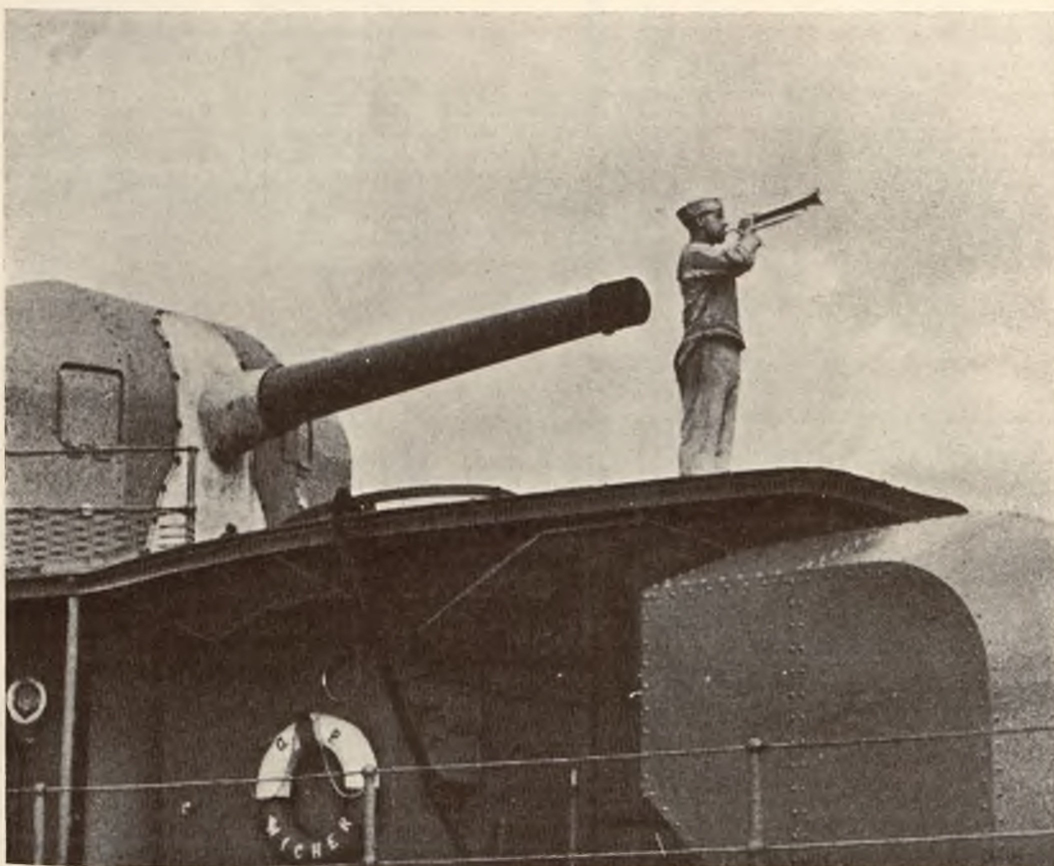
ROK V. MARZEC 1935. NR. 3.

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO









BALTIC • TRADE • DEVELOPER •

POLSKA • AGENCJA • TELEGRAFICZNA • PAT •

GDYNIA-AMERYKA
LINJE ŻEGLUGOWE
Sp. Akc.

CENTRALA

WARSZAWA, PL. MAŁACHOWSKIEGO 4

Telefon 5.47-46

REGULARNA BEZPOŚREDNIA KOMUNIKACJA
pomiędzy
GDYNIĄ
a
STANAMI ZJEDNOCZONEMI i KANADĄ

statkami transatlantyckiemi
s/s „KOŚCIUSZKO“
s/s „PUŁASKI“

Odjazdy z Gdyni:
s/s „Pułaski" 10 kwietnia r. b.
s/s „Kościuszko" 2 maja r. b.
s/s „Pułaski" 17 maja r. b.

ODDZIAŁY:

GDYNIA — Dworzec Morski, tel. 19-11
KRAKÓW — ul. Lubicz 3, tel. 138-92
LWÓW — ul. Kopernika 3, tel. 210-29
RZESZÓW — ul. Grottgera 20, tel. 3-13





REGULARNA KOMUNIKACJA OKRĘTOWA

Linje między Gdynią, Gdańskiem a portami:

WSCHODN. NORWEGJI:
Fred Olsen & Co.
Oslo oraz inne Wschodnio-Norweskie porty.
Dwutygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

ZACHODN. NORWEGJI:
Bergenske-Stavangerske
Stavanger, Bergen, Trondheim oraz inne Zachodnio-Norweskie porty.
Dwutygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

ZACHODNIEJ SZWECJI:
Baltic Line
Helsingborg, Malmö, Göteborg.
Dwutygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

WSCHODN. I POŁUDN. SZWECJI oraz LITWY:
Svenska Amerika Linien
Sztokholm, Kalmar, Kalskrona, Kłajpeda.
Odjazdy co tydzień w obu kierunkach.

HISZPANJI, PORTUGALJI, MAROKKA I WYSP KANARYJSKICH:
Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei
Odjazdy raz na miesiąc.

ZACHODNIEGO MORZA ŚRÓDZIEMNEGO:
Svenska Lloyd
Porty Południowej Hiszpanji, Śródziemnomorskie porty Francji, porty Zachodnich Włoch i Sycylji.
Odjazdy raz na miesiąc w obu kierunkach. Specjalna linja do transportu owoców południowych.

Rob. M. Sloman Jr.
Odjazdy do tychże portów z Gdyni i Gdańska raz na miesiąc.

POŁUDNIOW. AMERYKI:
Finland Syd Amerika Linien
Rio de Janeiro, Santos, Buenos Aires, Wyspy Kanaryjskie.
Odjazdy 2 razy na miesiąc w obu kierunkach.

ZATOKI MEKSYKAŃSK.:
Gulf Gdynia Line
New Orleans, Galveston, Houston, Tampa, Savannah
Odjazdy co 10 dni do Gdyni.

POŁUDNIOWEJ AFRYKI i AUSTRALJI:
Wilh. Wilhelmsen
Cape Town, Fremantle, Adelajda, Melburn, Sydney, Brisbane.
Odjazdy raz na miesiąc.
Rederiaktiebolaget Transatlantic
Cape Town, Algoa Bay, East-London, Durban, Lourenco, Marques.
Odjazdy raz na miesiąc.

INDYJ BRYTYJSKICH:
Wilh. Wilhelmsen
Svenska Ostasiatiska Kompaniet
Karachi, Bombaj, Madras, Kalkutta, Rangoon.
Odjazdy z Gdyni co 3 tygodnie.

Pozatem przyjmuje się towary na konosament przejściowy do Irlandji, Kanady, U. S. A., Zach. Afryki, Zatoki Perskiej, Indji, Wschodniej Azji i Australji.

Zgłoszenia ładunków, wymiana konosamentów, informacje
u agentów

BERGENSKE
BALTIC TRANSPORTS LTD.,

GDYNIA, Plac Kaszubski 1, tel. 29-11
GDAŃSK, Langermarkt 3, „ 225-41

Przedstawicielstwa:

WARSZAWA,
Jan Wojnar, Hortensji 6, tel. 520-12
KATOWICE,
Włodzimierz Rymarkiewicz, Andrzeja 14, tel. 301-75.
ŁÓDŹ,
Składy Towarowe „WARRANT", Al. Kościuszki 15, tel. 203-98.

SVENSKA ORIENT LINIEN,

szybka komunikacja statkami motorowemi między:
POLSKĄ A BLISKIM WSCHODEM
Miesięcznie 3—4 statki w obu kierunkach.
Gdynia — Gdańsk — Aleksandrja — Jaffa — Haifa — Bejrut — Pireus — Istanbul oraz inne porty Lewantyńskie.
SZYBKOŚĆ, SPRAWNOŚĆ, WYGODA.
Zgłoszenia ładunków, wymiana konosamentów, informacje u agentów:
Polska — Lewant, Agencja Okrętowa, Sp. z o. p.
Adr. Tel. POLLEWANT—GDYNIA, Tel. 29-11.
BERGENSKE BALTIC TRANSPORTS LTD, A. G.
Gdańsk, tel. 225-41.

ROK V. MARZEC 1935. NR. 3.

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:
WARSZAWA, MIODOWA 22 P.A.T. TEL. 11.75-28 i 11.80-15 KONTO P.K.O. 730.
WYDAWCA — POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA. REDAKTOR OSKAR STEMPEL.

K. MORA

Wskrzesiciel marynarki wojennej

WSKRZESICIEL Wojska Polskiego odrodzonej Rzplitej Marszałek Piłsudski, jest również Wskrzesicielem Polskiej Marynarki Wojennej.

On to w listopadzie 1918 r. jako Naczelnik Państwa powołał ją do życia specjalnym dekretem, którego znaczenie należycie zrozumiane i ocenione przez ogół społeczeństwa, będzie dopiero w przyszłości; — w chwili wydania tego dekretu, doceniała jego znaczenie zaledwie garść ludzi — a teraz dopiero zwiększająca się z dnia na dzień gromadka.

Bo przecież dekret-rozkaz o tworzeniu w Polsce marynarki, wydany został zaledwie w kilkanaście dni (28. XI) po powrocie Marszałka z Magdeburga, gdy faktyczna niepodległość Państwa zaledwie stała się faktem dokonanym. Państwo powstające z chaosu wojny światowej dopiero się zaczęło organizować i nieposiadało nawet ustalonych granic.

Element najważniejszy dla powstania marynarki w Polsce, bo dostęp do morza, był zaledwie w sferze marzeń i nadziei, jedynie na papierze w XIII-tym punkcie wilsonowskiego orędzia.

Oszołomione kalejdoskopowym biegiem wypadków społeczeństwo w kwestjach morskich pozbawione poprzednio od wieków wszelkiej tradycji a zatem i jakiegokolwiek morzem zainteresowania, dla sprawy tworzenia marynarki było conajmniej zupełnie obojętne.

Można powiedzieć śmiało, że tworzenie marynarki w Polsce zostało zapoczątkowane bez jakiejkolwiek inicjatywy czy poparcia ze strony społeczeństwa, składającego się wówczas w jakich 99% z analfabetów pod względem rozumienia spraw morskich.

Dlatego wydanie dekretu powołującego ją do życia jest aktem wiekopomnym, który wplata niepoślednie ogniwo w splot wieńca czynów wykuwających z chaosu nasze Państwo przez Jego Budowniczego.



Na mostku kapitańskim O. R. P. „Wicher"

Nie osądzając kwestji, jak inne dziedziny w których wyraźne wskazania czy rozkazy wydał Marszałek, zostały przez ogół zrozumiane i w odrodzonem Państwie wypełnione, — starajmy się pobieżnie zanalizować, jak Jego wola ujawniona w dekrecie dotyczącym stworzenia marynarki i w jakiej mierze została spełnioną?

Jakim dorobkiem możemy się wykazać w ciągu ubiegłych już przeszło 16 lat?

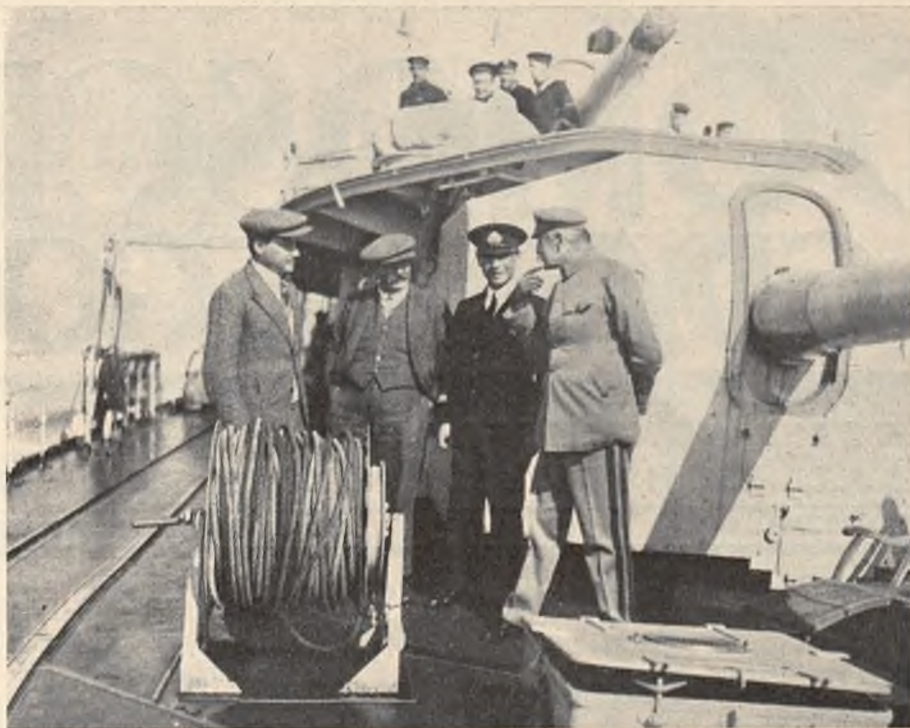
Dekret w chwili jego wydania, stał się wykonalny w zasadniczem jego pojęciu przezto, że zebrała się garść polskich marynarzy, którzy swe wyszkolenie i doświadczenie zdobyli pod obcemi banderami.

Ich entuzjazm i umiłowanie sprawy budowy marynarki w Polsce, spotkał się conajmniej z obojętnością a przedewszystkiem z nieświadomością spraw morskich w społeczeństwie.

Nagrodą stał się odzyskany dostęp do morza, przez kawałek przyznanego Polsce wybrzeża.

Ich próbą w służbie Ojczyzny, był czyn zbrojny flotylli wiślanej, pińskiej, pułku morskiego i odcinka obrony Warszawy w wojnie roku 1920.

Kompletnie prawie z niczego, dużym wysiłkiem, wytrwałością i pracą ludzi do tego powołanych, powstaje na wybrzeżu zaczątek materjalny i organizacyjny marynarki, który rozwija się z roku na rok tak, że marynarka wojenna w Polsce jest faktem dokonanym. Jej bandera jest respektowaną i znaną już w całym bodaj świecie. Jej organizacja i wyszkolenie promieniuje nazewnątrz, bo po wiedzę do tej bodaj najmłodszej w świecie marynarki wojennej, zgłasza się już obce a zaprzyjaźnione państwo, śląc do niej swego morskiego oficera na wyszkolenie.



Na pokładzie O. R. P. „Wicher"

Ale jak się przedstawia kwestja siły naszej marynarki? — Wspomnę o tem później.

Dziedzina ekonomiczno - morska w całej pełni, w przeciągu kilku zaledwie lat, namacalnie potwierdziła potrzebę i słuszność wydanego w 1918 r. dekretu o powołaniu do życia marynarki, kojarzącej z początku również organizacyjny zaczątek marynarki handlowej.

Skierowanie się nurtu ekspansji gospodarczej Polski niespodziewanie szybko w trzech czwartych w kierunku polskich portów Bałtyku, jest teraz po 16 latach najwyraźniejszem potwierdzeniem słuszności i konieczności tak daleko przewidującego dekretu z 1918 r.

Dalsza rozwojowa droga naszej floty handlowej stoi w pełni otworem. Kryzysowa nasza ekspansja gospodarcza chwili obecnej, jest na morzu obsługiwana zaledwie w 7% przez banderę polską.

Olbrzymi wysiłek narodowy włożony w tak krótkim czasie w budowę i rozwój drugiego naszego portu bałtyckiego w zupełności usprawiedliwia ten skromny narazie stosunek naszego tonażu. Ale wytrwale postępujemy naprzód.

Wogóle możliwości rozwojowe dziedziny gospodarczej w powiązaniu z morzem, mamy przeogromne — dziedzina ta szybko stała się jasną i zrozumiałą w społeczeństwie, które uznaje i wie już teraz, że przyszłość Polski, Jej rozwój, jest nierozdzielnie z morzem związany.

Jak wojsko, potrzebne państwu na lądzie dla obrony jego granic, jest emanacją społeczeństwa zdającego sobie dokładnie z tego sprawę, że istnienie wojska ściśle się wiążą z istnieniem państwowości — i to rozumie u nas dobrze każdy obywatel, — taksamo dla państwa posiadającego dostęp do morza i wykorzystującego go, niezbędne jest zabezpieczenie splotu interesów morskich państwa, jego materjalnego i moralnego na morzu stanu posiadania przez marynarkę wojenną.

W tej dziedzinie istnieje dysproporcja, gdyż nasz ogólno-morski stan posiadania, jego rozwój i nadzieje z morzem związane zdystansowały rozwój naszej siły zbrojnej na morzu.

Mamy marynarkę wojenną, mamy naszą flotę wojenną, lecz jej siła jest daleką od tego, aby była ona zdolną zapewnić potrzebne bezpieczeństwo naszym poczynaniom na morzu.

Wśród państw, których bandery wojenne są reprezentowane na Bałtyku tylko, zajmujemy dopiero szóste miejsce co do tonażu floty wojennej.

Wobec tego w tej dziedzinie mamy bardzo dużo jeszcze do zrobienia, względnie do nadrobienia.

Przez przeróżny splot przyczyn, częściowo zewnętrznych (jak np. wojna 1919—20), ale przedewszystkiem przez niedocenianie przez społeczeństwo ważności i konieczności posiadania odpowiedniej floty wojennej, pozostaliśmy w jej rozwoju w tyle.

Nadrobić tę zaległość musimy jaknajprędzej.

W tej dziedzinie winno społeczeństwo spełnić wskazania Wodza Narodu, który, prócz dekretu wskrzeszającego marynarkę, wypowiedział się później jeszcze dwukrotnie, określając poniekąd jaką nasza marynarka wojenna być powinna.

Raz mianowicie, z okazji spuszczenia na wodę jednego z naszych okrętów bojowych, związał pomyślność i rozwój państwa z rozwojem floty wojennej, — drugi raz na 10-lecie istnienia marynarki, istotę floty wojennej oznaczył jako jedno



O. R. P. „Wicher" w morzu

z najmocniejszych ogniw naszej mocarstwowości.

Ogół społeczeństwa coraz powszechniej porzuca morski analfabetyzm, coraz powszechniej zaznacza swą wolę posiadania silnej floty wojennej unaoczniając to przez powszechną zbiórkę pieniędzy na jej rozwój i stwierdzając tem samem, że opodatkowując się dobrowolnie na ten cel, uznaje zaledwie dwuprocentowy wydatek na marynarkę wojenną w budżecie państwa — za niewystarczający.

Tenże wydatek wynosi podatkowe obciążenie niecałych dwóch złotych na głowę ludności. Pod tym względem jesteśmy wśród narodów całego świata na ostatniem miejscu.

Społeczeństwo to rozumie i pragnie szybszego rozwoju naszej floty wojennej — aby była taką, jaka jest Polsce potrzebną i jaką posiadać pragnie jej Wskrzesiciel.



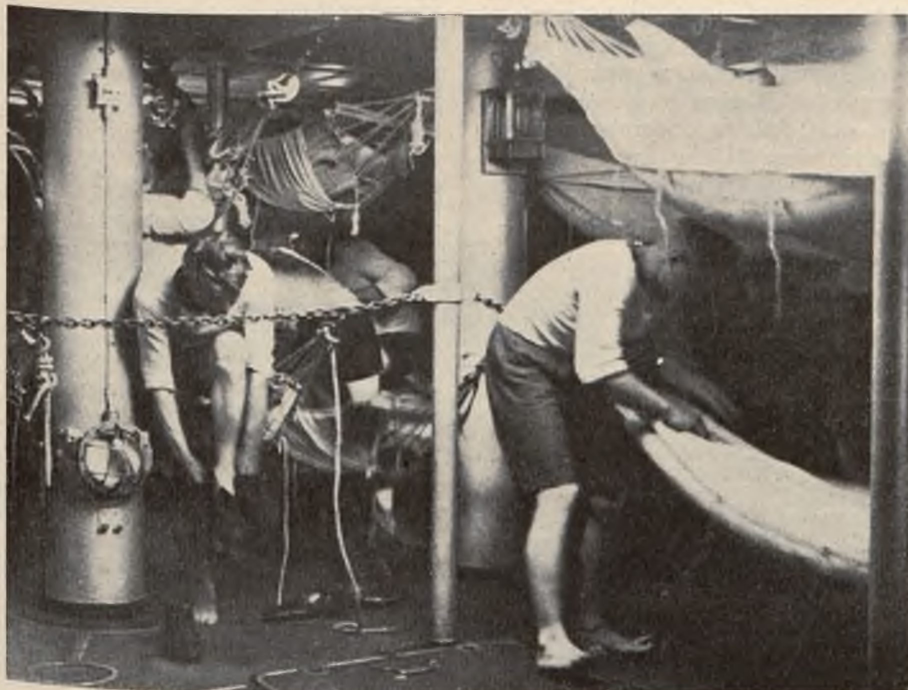
O. R. P. „Wicher" — Sygnalizacja

ANTONI MARCZYŃSKI
Referent Handlowy Konsulatu R. P. w Marsylji

Możliwości współpracy Gdyni z portem Casablanką

PODCZAS gdy w pierwszym etapie rozwoju Gdyni kwestja ilości przeładunków odgrywała dominującą rolę, to obecnie, w miarę zdobywania przez eksport Polski coraz to nowych rynków zbytu, coraz bardziej wyłaniają się zagadnienia nawiązywania względnie usprawniania połączeń z odległemi portami zamorskiemi, których w wielu wypadkach zaplecze stanowią rynki kolonjalne.

Biorąc pod uwagę położenie geograficzne i możliwości wymiany towarowej, najbliższym z poważniejszych rynków w stosunku do Bałtyku i Gdyni jest Marokko z szybko zyskującym na znaczeniu portem Casablanką. Już na wstępie wypada zauważyć, że podczas gdy ilość połączeń okrętowych bezpośrednich Gdyni z bardzo wielu rynkami zamorskiemi stale wzrasta, to odnośnie portu Casablanki nie zostaje dostatecznie realizowana zasada „handel idzie za banderą" pomimo wzrastającej w ostatnich latach wymiany towarowej polsko-marokańskiej.



O. R. P. „Wicher" — Pobudka! Wstawać!

Wprawdzie towarzystwo „Żegluga Polska" żywo interesowało się już od momentu swego powstania kwestją uruchomienia stałej nieregularnej komunikacji z portami północno-afrykańskiemi, a między innemi i z Casablanką, lecz linja ta, rozwijająca się pomyślnie w pierwszych latach, poczynając od 1930 r. przestała się opłacać i została wstrzymana wskutek gwałtownego wówczas spadku frachtów morskich oraz zmniejszających się obrotów morskich z powodu kryzysu. Należy zwrócić uwagę, że linja ta była obliczona na przewóz towarów masowych (węgiel, fosfaty, drzewo, trawa morska), podczas gdy obecnie w obrotach polsko-marokańskich zaczyna wzrastać przedewszystkiem wymiana towarów wysokowartościowych, drobnicowych, a więc zazwyczaj przewożonych na statkach linij regularnych.

Wprawdzie obecnie jedno z towarzystw niemieckich obsługuje raz na miesiąc linję Gdynia—Casablanka, lecz odbiorcy marokańscy zwracają uwagę na długi czas trwania transportu, gdyż okręty te zawijają po drodze do stosunkowo dużej ilości portów, nieraz nieprzewidzianych

w rozkładzie. Często też z wskutek tego towar polski jest otrzymywany w Casablance z przeładunkiem w Antwerpji, Kopenhadze, Rotterdamie i innych portach północnoeuropejskich. Zdarzają się jeszcze obecnie wypadki transportu także via Tryjest, a nawet przez Marsylję, w szczególności jeśli chodzi o towary szybko się psujące.

Należy zwrócić uwagę, że zaplecze Casablanki, to jest Marokko francuskie, przedstawia większe możliwości zbytu niż wiele innych rynków kolonjalnych. Naprzykład w 1933 r. Marokko importowało towarów za 60 milj. dolarów złotych, czyli prawie tyle co Palestyna i Syrja razem, import których wyniósł w tymże czasie 65 milj. dolarów złotych. Wielkie obszary Francuskiej Afryki Zachodniej, Kamerunu, Toga i Liberji importują niespełna 50% całego zapotrzebowania Marokka francuskiego.

Uwzględniając zaplecze Gdyni, wskazane wydaje się przedstawienie następującego zestawienia wymiany towarowej Marokka w 1934 roku (wartość we frankach francuskich):

	Import do Marokka	Eksport z Marokka
Rumunja	58.553.884	378.111
Czechosłowacja	14.132.111	162.855
Austrja	6.584.296	23.390
Polska	4.433.959	2.992.322

Ponadto należy wziąć pod uwagę możliwości przeładunku w obrotach z innemi portami bałtyckiemi, lecz ruch ten nie jest zbyt znaczny i nie zostaje wymieniany osobno w statystykach marokańskich za wyjątkiem Finlandji, z której importowano towarów za 2.060.193 franków, a eksportowano za 71.530 franków.

W powyższem zestawieniu zwraca uwagę przedewszystkiem znaczny udział Rumunji (benzyna, oleje, parafina, kukurydza, drzewo) w imporcie Marokka, która odpowiednio wykorzystuje brak jakichkolwiek ograniczeń importowych w Marokku. Udział Rumunji w całym imporcie Marokka wzrósł z 3,18% w 1932 r. do 4,3%. Głównemi artykułami eksportu Czechosłowacji do Marokka są: obuwie, cukier, drzewo, płytki ceramiczne, wyroby szklane, porcelana i tkaniny.

Pomimo wzrastającej wymiany towarowej z Marokkiem, Polska figuruje dopiero na 27-em miejscu wśród dostawców do tego protektoratu francuskiego. Jesteśmy przytem jednakże najpoważniejszym odbiorcą wśród państw, wymienionych w powyższem zestawieniu, co ma poważne znaczenie dla żeglugi, szukającej frachtów powrotnych. Według danych marokańskich z Polski do Marokka wywieziono w 1933 r. 2.999 ton towarów, a w roku ubiegłym 3.290 ton. Udział Polski w imporcie Marokka wynosi, pomimo wzrostu wymiany, zaledwie 0,34%, co wskazuje że jeszcze dużo możliwości mamy do wykorzystania i kwestja bezpośredniego transportu może odegrać dominującą obecnie rolę. Eksport z Marokka do Polski wzrósł z 7.100 ton w 1933 r. do 18.381 ton w roku ubiegłym, przyczem głównym artykułem są fosforyty, a pozatem włókna roślinne i w małym stopniu sardynki w puszkach.

Według danych „Wiadomości Portu Gdyńskiego" w roku 1934 przewożono przez Gdynię do Marokka: ziemniaki, warzywa, węgiel kamienny, wędliny, cukier, klej i żelatynę, tkaniny, wełnę, wyroby gumowe, wyroby z drzewa, dykty, meble gięte, książki, wyroby ceramiczne i szklane. metale, wyroby żelazne.

Najważniejsze miejsce w eksporcie Polski do Marokka zajmują wyroby tekstylne, których eksport do Marokka wzrósł prawie dwukrotnie i Polska zaczyna w tej branży być wymieniana wśród poważniejszych dostawców. Ważną pozycję zaczyna zajmować drzewo i wyroby z niego, a przedewszystkiem dykty (Polska jest obecnie najpoważniejszym dostawcą dykt do Marokka). W styczniu 1935 r. Afryka Północna, głównie Marokko i Tunis, była po Anglji, Stanach Zjednoczonych i Włoszech, najpoważniejszym odbiorcą polskich szynek w puszkach, a także są cenione kiełbasy polskie na tym rynku. Coraz znaczniejszy udział stanowią wyroby fajansowe i szklane, naczynia emaljowane, parafina i inne, a drugie miejsce zajmujemy w dostawie świec parafinowych.

Wymiana towarowa Polski z Marokkiem nie jest jeszcze dostatecznie rozwinięta i obecnie żegluga, jako czynnik pomocniczy, oraz spedytorzy gdyńscy mają interesujące pole do działania.

Wielką zaletą Marokka jest fakt, że zalicza się do tych bardzo niewielu obecnie rynków, na których nie mają zastosowania żadne specjalne ograniczenia importowe, czy dewizowe, a ponadto towary wszelkiego bez wyjątku pochodzenia są traktowane jednakowo pod względem celnym. Fakt ten sprzyja rozwojowi wymiany towarowej polsko-marokańskiej, której dalszy wzrost będzie zależał częściowo od uregulowania kwestji żeglugi między Gdynią a Casablanką. Należy jednakże zwrócić uwagę, że Francja dąży obecnie do częściowej zmiany paktu w Algesiras, pragnąc uzyskać zgodę sygnatarjuszów na ustanowienie kontyngentów przy imporcie tkanin bawełnianych i jedwabnych, automobili, opon, cukru, cementu i wyrobów żelaznych. Ponadto projektowane są pewne zmiany w stawkach celnych. Trudno jest chwilowo przewidzieć, czy i na jakie zmiany sygnatarjusze paktu w Algesiras wyrażą zgodę, a wskutek tego tembardziej należałoby dążyć do wzmożenia wymiany towarowej polsko-marokańskiej.

W związku z powyższem, wydaje się wskazanem przedstawienie przynajmniej w ogólnych zarysach rozwoju portu Casablanki i jego znaczenia. Do portu Casablanki zawinęło w 1933 r. 2.120 statków pojemności 4.127.000 ton, co stanowi



Gdynia — „Stocznia" w r. 1928



Gdynia — Stocznia w r. 1935

72.9% całego obrotu portów marokańskich. 72,6% wartości towarów, przeładowanych w portach marokańskich, przypada na obroty Casablanki.

Zapleczem naturalnem Casablanki jest Marokko zachodnie, podczas gdy Marokko wschodnie, nie odgrywające zresztą poważniejszej roli pod względem gospodarczym, ciąży ku portom Oranowi i Nemour. Obroty via Oran i Nemour z Marokkiem są stosunkowo nieznaczne, co stwierdza choćby fakt, że 93,4% całego importu i eksportu przypada na porty marokańskie z Casablanką na czele.

Z pośród portów kolonjalnych Francji wysuwa się Casablanka obok Algieru i Oranu na czoło. W obrotach portu Casablanki biorą udział kolejno następujące flagi: francuska, angielska, niemiecka, hiszpańska, włoska i inne.

Najwięcej towarów przeładowano w Casablance w 1929 r., gdyż przeszło 3 miljony ton. W dwu latach następnych obroty malały, osiągając w 1932 r. 2.159 tys. ton, co zostało spowodowane głównie z powodu spadku wywozu fosfatów marokańskich. W pierwszych kwartałach 1933 r. i 1934 r. import przez Casablankę wzrósł z 167 tys. ton do 184 tys. ton, a eksport zmalał z powodu dalszego spadku wywozu fosfatów z 368 tys. ton do 345 tys. ton.

Ruch pasażerski wzrasta stale, pomimo poważnej konkurencji ze strony Tangeru (przewóz pasażerów z Tangeru do Casablanki koleją lub autobusami), gdyż wynosił w 1929 r. 53 tys. osób, a w 1932 r. 97 tys. osób.

STANISŁAW hr. LEDÓCHOWSKI

Wycieczki morskie

Z NADEJŚCIEM wiosny staje się aktualnem zagadnienie wycieczek wogóle, a w szczególności wycieczek morskich, gdyż zagadnienie to wiąże się nietylko z koniecznością wypoczynku, ale i z chęcią ujrzenia obcych krajów i poznania morza. Kto dotychczas nie zna morza i pozna je, czy to piękno nieobjętej wzrokiem jego lazurowej przestrzeni, czy jako żywioł pełen grozy i niezmiernej potęgi w czasie burzy, ten zawsze za niem tęsknić będzie.

Wycieczki morskie wprowadzone jeszcze przed wielką wojną, przeważnie przez niemieckie towarzystwa żeglugowe, a po wojnie przez wszystkie kraje, stale są rozszerzane do największych rozmiarów, wobec napływu coraz to większej ilości zwolenników — i w Polsce też zyskały dużą popularność.

Posiadany przez moje biuro informacyjne materjał propagandowy, nadsyłany mi przez wszystkie światowe towarzystwa żeglugowe, w formie niezwykle pięknie wydanych prospektów, doskonale obrazuje nadzwyczajny przepych statków, na których wycieczkowicze korzystają z wszelkich najbardziej nowoczesnych udogodnień przy stosunkowo



Stanisław hr. Ledóchowski

niewysokiej opłacie. Koszt wycieczek morskich obecnie kalkuluje się nie drożej niż pobyt w kuracyjnej miejscowości, a mają one tę przewagę, że przy maksimum wygody, miłym i wielce urozmaiconym pobycie na okręcie, pozwalają na zwiedzanie wielu ciekawych i nieznanych miejscowości.

Nasze towarzystwa żeglugowe, pierwsze „Żegluga Polska", a następnie Linje „Gdynia—Ameryka", wprowadzając dział wycieczkowy, chlubnie zapisują się w księdze dziejów rozwoju marynarki polskiej.

Stwierdzić należy, że Linje „Gdynia—Ameryka" dały dowody świetnej organizacji, stawiając odrazu zagadnienie wycieczek morskich na stopie zagranicznej. To też bezwzględnie głoszone hasło „Pracujesz na lądzie — odpoczywaj na morzu" wzbudzać będzie coraz większe zainteresowanie w polskiem społeczeństwie, a co za tem idzie, zapewni Linji osiągnięcie zasłużonego sukcesu.

Aczkolwiek, jak wspomniałem wyżej, organizacja polskich wycieczek morskich stoi na wysokim poziomie, pozwalam sobie jednak skreślić swe w tym względzie spostrzeżenia uwzględniające w pierwszym rzędzie praktyczność wycieczek łamanych; jak naprzykład jedna wycieczka Gdy-



Widoczki z Marokka

nia—Triest, druga powrotna Triest—Gdynia, dowożąc pasażerów drugiej wycieczki pociągiem do Triestu i zabierając tymże pociągiem pasażerów pierwszej wycieczki. Również wprowadzając wycieczki wyłącznie tylko po morzach południowych, dowożąc i zabierając pasażerów koleją, bądź to w Trieście, Neapolu, lub Konstanzy.

Towarzystwo „Swedish American Line" wypuszcza swój piękny statek „Gripsholm', z Göteborga na Morze Śródziemne, dając do wyboru wycieczkę trwającą 42 dni, lub też z Villefranche i z powrotem do Villefranche w 26 dni. Podobnie i „Canadian Pacific" także zaczyna właściwe wycieczki dopiero z Europy, a po części i Holendrzy wprowadzają też na swych linjach wycieczki łamane.

Jeżeli zważymy, że z Gdyni do pierwszego portu Lizbony jest 6 dni i z powrotem też 6 dni, to 12 dni traci się na najmniej ciekawym i najmniej przyjemnym odcinku wycieczki. Cóż więc pozostaje dla najpiękniejszej i najprzyjemniejszej części tej wycieczki? Zaledwie drugie 12 dni, które nie wystarczają na zobaczenie tego, co możnaby i należałoby zwiedzić.

Wydaje mi się, że nasze społeczeństwo nie stać na długie wycieczki — bo i zresztą ludzie pracy na długie urlopy pozwolić sobie nię mogą — więc z tych względów każdy dzień wycieczki winien być ściśle obliczony, tak, aby nie był stracony. Na długie wycieczki mogą pozwolić sobie tylko ludzie bogaci, dla których 2—3 miesiące, a nawet podróż naokoło świata, trwająca 4½ miesiąca, nie jest trudną. My musimy dostosować się do skali naszych możliwości, uwzględniając nasze odmienne niż gdzieindziej warunki, a więc i nasze wycieczki muszą mieć inny charakter.

W Anglji towarzystwa żeglugowe konkurują rekordami, aby w najkrótszym czasie zrobić najwięcej mil morskich. Dlatego też nawet w tak dużych portach jak Algier, okręty zatrzymują się zaledwie tylko tyle, aby nabrać prowizji, wody i wykręcić się do wyjścia, nie puszczając pasażerów na ląd. Ale tego rodzaju wycieczki wydają mi się dla naszych warunków nieodpowiednie.

Najciekawsze i najprzyjemniejsze dla wycieczek to morze Adrjatyckie, oraz część wschodnia morza Śródziemnego. Jest tam najwięcej słońca, są prześliczne brzegi, oryginalne miasta. Dlatego wycieczki trzebaby kierować w tamte strony, z dłuższemi postojami w portach, za co pasażerowie będą tylko wdzięczni, a linja może też znaleźć w tem korzyść.

W żadnem innem miejscu widoki morskie nie mają takiego uroku jak tam i ani Algier, ani Marokko zastąpić ich nie mogą. Przytem te wycieczki mają jeszcze i tę dobrą stronę, że mogą trwać prawie cały rok bez przerwy.

Jeżeliby udało się urządzić wycieczkę dłuższą, to należałoby to uczynić raczej do Kalifornji, przez Kanał Panamski (około 50-ciu dni). Bardzo ładne są też wycieczki na fjordy norweskie, które co roku urządzają Linje Żeglugowe „Gdynia—Ameryka".

Ostatnio nawet linje regularne wprowadzają wycieczki stale, ustalając klasy turystyczne ze znaczną obniżką cen w porównaniu do cen ustalonych dla normalnych pasażerów. Tak np. Linja Holendersko-Afrykańska zorganizowała wycieczki na swych regularnych linjach, wprowadzając nawet specjalny typ statków, a mianowicie „Blömfontein" i „Jegersfontein" (9800 ton brutto) i „Boschfontein" (7000 ton) na których kabiny i salony znajdują się tylko na górnych pokładach i to wszystko dla 80 pasażerów, z których część stanowią wycieczkowicze, po specjalnie obniżonych cenach. To podsuwa myśl, czy nie byłoby racjonalnem i możebnem organizować takie wycieczki na statkach Tow. Polsko-Brytyjskiego do Anglji i na Linji Amerykańskiej.

Przeglądając prospekty różnych towarzystw okrętowych, daje się zauważyć, że obecnie wycieczki stanowią większość ruchu pasażerskiego na morzu. Obserwuje się też stale powiększające się starania o rozszerzenie zakresu tychże, co pozwala przypuszczać, że w niedługim czasie zwiedzanie Indji, Kalifornji, Japonji, Australji, będzie wycieczką dostępną nawet dla ludzi średnio zamożnych. Przykładem pod tym względem służy Japonja, której statki, podróż naokoło świata, kalkulują już od 2.000 złotych.

Między innemi może godną uwagi jest też u nas kwestja kulinarna na statkach wycieczkowych. Tradycją jest, że jedzenie na statkach wszędzie i we wszystkich czasach było i jest lepsze niż na lądzie i tego zmienić nie można, natomiast ilościowo jest ono może zbyt obfite, zato mało urozmaicone. Na to, jak również i na dodatki estetyczne, jak np. ozdobniejsze niż dotąd karty menu, należałoby jednak zwrócić uwagę. Ładnie drukowane karty menu w wielu wypadkach są miłą pamiątką z wycieczki, gdyż jest przyjęte, że pasażerowie zabierają je sobie.

Aczkolwiek artykuł niniejszy poświęciłem specjalnie wycieczkom morskim, jednak należy tu zaznaczyć, że i Tow. „Vistula" ma na tem polu też wielkie zadanie, mając piękną rzekę i nowocześnie urządzone statki. To razem wzięte daje wiele możliwości urządzania różnych kombinacji wycieczkowych na dłuższą i krótszą metę, wzorem towarzystwa „Göth Canal" w Szwecji, lub „Canada—Steamship Lines", organizujących niezwykle ciekawe i miłe wycieczki po jeziorach.

Ponieważ kwestja wycieczek morskich jest dziś nietylko ciekawa, lecz i wielce aktualną, bo wiąże się z całokształtem rozwoju marynarki, dowodem czego jest wielkie zainteresowanie się wycieczkami zagranicą, przeto zamierzam powrócić jeszcze do niej. W dalszych artykułach postaram się opisać niektóre najciekawsze wycieczki i ich organizację, oraz przedstawić zagadnie-



s/s „Kościuszko" u wybrzeży Teneriffu

nie sanatorjów pływających, tak morskich jak i rzecznych.

Kończąc niniejszy artykuł, zaznaczam, iż dzieląc się w nim przytoczonemi wyżej osobistemi spostrzeżeniami, jedynem mojem pragnieniem jest, aby one choć w drobnej mierze przyczynić się mogły do utrwalenia i spotęgowania świadomości, że wycieczki morskie to nietylko potrzeba ciała, ale duszy i serca.

Z. ŻYŁOWSKI

Korespondencja z Kivu

Costermansville w lutym 1935 r.

KIVU, jedna z najbardziej malowniczych prowincji Afryki środkowej, leży na wschodnim krańcu Konga Belgijskiego, granicząc z protektoratem angielskim — Uganda. Mimo położenia podrównikowego, klimat tutejszy jest prawie umiarkowany z powodu znacznej wysokości — średnio 1.500 metrów nad poziomem morza. Temperatura jest bardzo stała i waha się na tej wysokości od 18^0 do 25^0, tak że pod względem zdrowotnym kraj ten nie pozostawia nic do życzenia. Oczywiście, starzy „Afrykanie", przybyli tu z gorących okolic Konga, skarżą się, że jest za chłodno i za wiele deszczów, lecz wszyscy europejczycy wyglądają i czują się lepiej. Szczególniej widać różnicę na dzieciach, które czują się tu, jak w Europie, czego nie można powiedzieć o innych tropikalnych okolicach Konga.

Mimo dobre warunki, białych jest tu stosunkowo niewiele: około tysiąca na obszar dwa razy prawie większy od Belgji. Z tego $^2/_3$ przypada na urzędników państwowych, kopalń i firm handlowych i t. d. a tylko $^1/_3$ są to prawdziwi koloniści: handlowcy, plantatorzy i drobni przemysłowcy — elementy które naprawdę tworzą kolonje i są jej bogactwem.

Na ten stan rzeczy złożyło się moc przyczyn, które wzięte razem, spowodowały zupełny prawie zastój w prowincji po kilku latach fikcyjnego dobrobytu i rozwoju.

Najgorszą przysługę oddała gorączka spekulacyjna lat 1925—1929. Do tego czasu kraj rozwijał się powoli bez żadnych wstrząśnień, raptem ludzie, nie mający nic wspólnego, oraz nie mający pojęcia o



Na jeziorze Kivu
fot. Z. Żyłowski

Afryce, odkryli, że Kivu — ten kraj wiecznej wiosny jest perłą i Eldoradem nietylko Konga, ale i całej Afryki. Jak za dotknięciem różdżki czarodziejskiej stwarza się syndykaty, spółki akcyjne, komitety, kopalnie etc., które, oczywiście rezerwują sobie prawie cały obszar kraju i zaczyna się taniec miljonów, słynny „Rush" do Kivu. Według projektów i raportów (przeznaczonych przeważnie dla spekulacji giełdowej) — wszystkie koszta będą zamortyzowane po kilku latach a potem zaczną się niesłychane dywidendy. Powstaje więc stolica Kivu — Costermansville — na miejscu małej wioski murzyńskiej, Bukavu, na malowniczym brzegu jeziora Kivu i rośnie, jak na drożdżach, mimo ceny terenów które dochodzą do 150 franków za m^2 (i to w centrum Afryki), powstają plantacje kawy, herbaty, agaw „sisal", roślin leczniczych i garbarskich etc., budują się drogi w górach po 300—400 tysięcy za kilometr, rozpoczyna się budowa kolei mającej połączyć Kivu z jeziorem Tanganyka; 150 kilometrów na południe, jednem słowem czas gorączki wymarzony dla spekulantów, ludzi przedsiębiorczych i niebieskich ptaków, którzy zlecieli się tu zewsząd.

Po kilku jednak latach, entuzjazm zaczyna ostygać, z początku powoli (by dać czas na zlikwidowanie niektórym swych akcji na giełdach), lecz w końcu zamienia się na panikę. Nikt już nie mówi o Eldorado afrykańskiem — plantacje kawy, które miały dawać po półtora kilo z drzewka, nie przyjęły się, wymarły, lub są na dobrej do tego drodze, z powodu nieumiejętności kierowników, złej uprawy i złego wyboru ziemi; o herbacie nikt już nie mówi, jak i o roślinach leczniczych; sisal nie popłaca. Kopalnie





Z Wystawy Morskiej w Warszawie. Zbiory St. hr. Ledóchowskiego — Eksponaty Marynarki Wojennej.



Statek na jeziorze Kivu fot. Z. Żyłowski

też nie są jeszcze w stanie opłacać swych kosztów z powodu małej produkcji. To też kolej i okręty, specjalnie budowane, nie mają co wozić, wraz z dziesiątkami samochodów ciężarowych, które pracowały dawniej dzień i noc po 10 franków za tonnę/kilometr.

Co zaś najgorsze, zapasy gotówki wyczerpały się. Zaczyna się masowa redukcja urzędników i robotników, koloniści, którzy założyli plantacje, przeważnie by je po roku lub dwóch sprzedać za miljony (był to wówczas najlepszy interes), nie mają ani środków, ani umiejętności do dalszego prowadzenia, kredyty pokasowane, jednem słowem, kryzys w całej pełni i bankructwa są na porządku dziennym. Dopiero teraz, po kilku latach, atmosfera oczyściła się nieco i ci co wytrzymali, dostosowawszy się do nowych warunków, zaczynają pomału stawać na nogi po długiej i uporczywej pracy.

Drugim powodem braku białych, jest polityka rządu belgijskiego, który dla jakichś tajemniczych powodów tamuje wszelkiemi siłami i sposobami napływ kolonistów, motywując to rzekomym brakiem wolnych terenów, oraz tem, że jakoby napływ białych krępować będzie negrów w ich gospodarce, która, nawiasem mówiąc, nie egzystuje. (Ludzie, znający Afrykę, ocenią łatwo wartość tych argumentów). Oczywiście, terenów wolnych wiele nie pozostało, gdyż duże towarzystwa i kopalnie zarezerwowały sobie setki tysięcy najlepszych terenów, których nigdy nie będą w stanie eksploatować, ale mimo to, jest jeszcze miejsce na tysiące kolonistów, którzy nietylko nie odsuną negrów z ich terytorjów, ale przeciwnie, dadzą im zarobek jako robotnikom rolnym i innym. Tyle się mówi w Europie, w rozmaitych „Ligach" o podniesieniu stopy życiowej plemion afrykańskich, lecz niektórzy nie chcą zrozumieć, że dobrobyt negra jest ściśle związany z podniesieniem kultury kolonji i dobrobytem białych kolonistów.

Rezultaty tej polityki nie dały się długo oczekiwać i sytuacja jest taka, że ludność murzyńska, z powodu braku zarobków u białych, zbiedniała strasznie i trudno jej jest nawet płacić podatki (co powoduje stały deficyt Konga), nie mówiąc już o upadku handlu. Nie trzeba zapominać, że handel z negrami, t. zw. „Commerce de Traite", który w latach dobrobytu dochodził do bardzo poważnych sum, jest jedynym prawdziwym i zdrowym wskaźnikiem dobrobytu i rozwoju kolonji. Handel białych między sobą jest już na drugiem miejscu i niewiele znaczy.

Murzyn pojęcia niema o oszczędności i cały zarobek swój wydaje do ostatniego grosza, tak że faktycznie wymienia on swą pracę — b. zresztą mało wydajną — na fabrykaty europejskie.

Szkoda wielka, że kraj ten, prawdziwa „Colonie de Peuplement", w którym biali mogą osiedlać się na stałe bez żadnego niebezpieczeństwa dla zdrowia, jest faktycznie zamknięty dla ekspansji europejskiej. Gdyby nie te przeszkody, setki rodzin znalazłyby tu, nawet w czasie obecnego kryzysu, pracę i nawet względny dobrobyt.

Oczywiście nie ma mowy obecnie o żadnych bajecznych interesach, ani o zrobieniu fortuny w parę lat. Idzie jedynie o zwykłą pracę rolną, która prowadzona dobrze i umiejętnie, da znacznie lepsze zyski, niż w Europie. Oczywiście potrzebny jest pewien kapitał — 100-150 tys. franków belgijskich — na zainstalowanie się, narzędzia, domek, płace robotników, oraz na przetrwanie do pierwszych zbiorów. Z kapitałem tym można zrobić najmniej 15 ha plantacji kawy (18.000 drzewek) oraz 10—12 ha wszelkich pobocznych produktów rolnych: kukurydzy, kartofli, zboża, roślin aromatycznych (mięta, pelargonia) etc. Ferma taka, dobrze prowadzona, w 4-ym roku może dawać już około 40 tys. czystego dochodu z samej tylko kawy — licząc jedynie po 500 gramów z drzewka po 5 franków kilo) — a reszta wpływów z uprawy ziemi, produktów mleczarskich etc. wystarczy na życie kolonisty i koszta



Statek kursujący na rzece Kongo fot. Z. Żyłowski



Typ statku na jeziorach Tanganyka i Kivu. fot. Z. Żyłowski

eksploatacji. Rezultat ten możliwy jest jedynie przy wytężonej i stałej pracy i kompletnem dostosowaniu się do warunków miejscowych.

Prócz rolnictwa jest jeszcze jedno bogactwo kraju absolutnie zamknięte dla osób prywatnych: tylko duże towarzystwa o wielkim kapitale mają prawo poszukiwania i eksploatacji kopalń. W całem Kivu i prowincjach sąsiednich jest dużo złota i cyny, ale nikt nie ma prawa dotknąć się do tego, bo wszystko zablokowane przez towarzystwa akcyjne, które eksploatują znikomą część bogactw. Jest to wielki błąd, gdyż niektóre pokłady są za ubogie i nie opłaciłyby się dla dużych towarzystw, ale które dałyby możność egzystowania osobom prywatnym, które pracują oszczędniej i nie mają dużych kosztów handlowych, jak duże towarzystwa. Najlepszy przykład w sąsiednich kolonjach angielskich, Ugandzie i Kenyi — tam prospekcja jest wolna i za opłatą niewielkiego patentu, każdy może eksploatować minerały na własną rękę. Rezultaty są doskonałe i jest już tam około 3-ch tysięcy kolonistów-górników, którzy b. dobrze zarabiają prawie wszyscy i zatrudniają zgórą 200 tys. murzynów, nie krępując w niczem licznych wielkich kopalń. W Afryce jest i musi być miejsce dla wszystkich.

Propaganda prowadzona w tym kierunku przez tutejsze Izby Handlowe, Związki Kolonistów etc. nie dała dotychczas rezultatów, ale nie tracimy nadziei, że nastąpi poprawa, bo inaczej szkoda by było naszych lat spędzonych tu w stałej i uporczywej walce o podniesienie tego nowego i pięknego kraju.

Fotografje do niniejszego artykułu jak i do artykułu „Wycieczki Morskie" zostały nam uprzejmie wypożyczone ze zbiorów Biura Informacyj i Propagandy Morskiej.

Zrzeszenie Interesantów Handlu Bawełną w Gdyni

PIERWSZYM etapem na drodze do ustalenia organizacyjnych ram dla handlu bawełną w Polsce okazała się sprawa powołania do życia zrzeszenia wszystkich zainteresowanych w handlu bawełną sfer przemysłowo-handlowych. Na skutek inicjatywy Łódzkiej Izby Przemysłowo Handlowej powstał w Łodzi, w swoim czasie, Komitet Organizacyjny Zrzeszenia Interesantów Handlu Bawełną, do którego weszli zarówno przedstawiciele przemysłu jak i handlu bawełnianego. Komitet ten opracował w ciągu ostatnich kilku miesięcy statut przyszłego Zrzeszenia Interesantów Handlu Bawełną z siedzibą w Gdyni oraz regulamin dla arbitrażu bawełny w Gdyni. Po ukonstytuowaniu się Zrzeszenia powoła ono do życia Izbę arbitrażową, którą zamierza utrzymywać z dochodów czerpanych z opłat pobieranych za przeprowadzenie arbitrażu.

Zaznaczyć należy, że, o ile kwestja opracowania statutu nie nastręczała specjalnych trudności, o tyle sprawa regulaminu natrafiła na szereg wątpliwości natury zasadniczej. Brak w Polsce dostatecznej praktyki spowodował, że nawet najbardziej zorjentowani w handlu bawełną oraz w stronie organizacyjnej zagranicznych instytucyj arbitrażowych, przedstawiciele życia gospodarczego nie mogli początkowo wyrobić sobie dokładnego sądu, co do systemu, który należałoby zastosować w warunkach polskich. Długotrwałe na ten temat dyskusje doprowadziły jednak do ustalenia tezy, że jedynym możliwym systemem w naszych warunkach, jest arbitraż do-



Gdynia — Ul. 10 lutego



Gdynia — Dworzec morski

konywany przez klasyfikatorów zawodowych, których utrzymywałoby Zrzeszenie jako swych stałych urzędników. Urzędnicy ci zostaną zaprzysiężeni przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni i występować będą jako arbitrzy ze strony odbiorców polskich. W ten sposób polski odbiorca bawełny będzie mógł wybrać jednego z wyżej wymienionych klasyfikatorów, jako tego, który ma arbitrować jego partję bawełny. Z drugiej strony wystąpi w każdym poszczególnym wypadku arbiter dostawcy, którym będzie również zawodowy klasyfikator, utrzymywany w Gdyni przez Związek Załadowców Amerykańskich.

W ten sposób ujęty został regulamin polskiego arbitrażu bawełny w Gdyni. Regulamin ten ulegnie potwierdzeniu przez walne zebranie Zrzeszenia oraz przez Związek Amerykańskich Załadowców i od tej chwili kontrakty na dostawę bawełny do Polski będą mogły być zawierane z klauzulą arbitrażową w Gdyni, a wszystkie spory powstające między dostawcami amerykańskimi a odbiorcami polskimi rozstrzygane będą przynajmniej w pierwszej instancji przez Polską Izbę Arbitrażową.

W dniach najbliższych zwołane zostanie walne zebranie i po przyjęciu projektu statutu Zrzeszenia zostanie on przesłany do Min. Przem. i Handlu do zatwierdzenia. Od tej chwili Zrzeszenie zacznie istnieć formalnie. Również na walnem zebraniu uchwalony zostanie regulamin arbitrażowy. Zrzeszenie po ukonstytuowaniu się opracuje projekt ewentualnego powiązania Izby Arbitrażowej w Gdyni z odpowiednią instytucją arbitrażową drugiej instancji w jednym z portów europejskich. Wchodzi tu w rachubę Brema, Rotterdam lub Le Havre, ponieważ system arbitrażowy liverpoolski uchodzi w opinji amerykańskiej, jeśli chodzi o drugą instancję za zbyt skomplikowany.

O ile nowopowstałe Zrzeszenie nie natrafi na specjalne trudności przypuszczać należy, że już w najbliższym czasie instytucja arbitrażowa w Gdyni zostanie całkowicie zmontowana. Realizacja powziętych planów pozwoli okrzepnąć nowej dziedzinie handlu w Polsce, która posiadać będzie cechy zupełnej niezależności od zagranicy oraz zdobędzie należyty autorytet na międzynarodowym rynku bawełnianym.

Wodowanie s/s „Hel"

DOKŁADNIE w miesiąc po wodowaniu pierwszego z zamówionych przez S. A. Żegluga Polska s/s „Puck", w dniu 22 marca w stoczni Neptune Shipyard, Swan, Hunter and Wigham Richardson Ltd. w Newcastle on Tyne, odbyła się uroczystość spuszczenia na wodę drugiego statku dla naszej marynarki handlowej — s/s „Hel", identycznego z s/s „Puck".

Ceremonji chrztu dokonała pani Wanda Poznańska, małżonka konsula generalnego R. P. w Londynie. Wśród obecnych zauważyliśmy p. T. Gepperta, radcę handlowego ambasady, p. J. Wendołowskiego — sekretarza konsulatu, delegata P.I.E. w Londynie p. Stefana Jurzyńskiego z małżonką, dyrektora United Shipping Co. Ltd. p. L. Ives, przedstawicieli Ellerman's Wilson Line Ltd. Hull pp. Kpt. H. Stonehouse i W. P. Brackenbury, konsula R. P. w Hull p. H. Holyn Peter, oraz kapitana Jana Szworca i starszego mechanika p. W. Kisielewskiego, którzy dozorowali budowy z ramienia S. A. Żegluga Polska.

Szczegóły techniczne nowego statku są identyczne z podanemi przez nas w miesiącu ubiegłym dla s/s „Puck", a zatem nie będziemy się powtarzać, odsyłając interesujących się niemi do numeru 2-go „Wiadomości Portu Gdyńskiego" z r. b.

Informując o wodowaniu drugiego z zamówionych statków dla linji Gdynia - Gdańsk - Antwerpja - Rotterdam, donosimy, że s/s „Puck" już w końcu marca przybędzie do Gdyni i odrazu wejdzie na linję.

Zniżki celne, udzielone W. Brytanji w układzie handlowym polsko-angielskim

JAK wiadomo, dnia 14 marca weszła w życie prowizorycznie umowa handlowa polsko-brytyjska, podpisana w Londynie dn. 27 lutego r. b. Tyg. „Polska Gospodarcza” zesz. 11 drukuje interesujące szczegóły, dotyczące spraw celnych, uregulowanych tą umową.

Nowa umowa w odróżnieniu od nadal obowiązującego traktatu z 1933 r. posiada szereg poważnych dokładnie sprecyzowanych koncesyj celnych. udzielonych W. Brytanji i ujętych w 2 listy zniżek celnych, załączonych do umowy, oraz objętych częścią V protokułu. Zniżki konwencyjne mają na celu ożywienie obrotów handlowych z W. Brytanją i stwarzają szerokie możliwości w kierunku wzmożenia wywozu produktów brytyjskich na nasz rynek. Pierwsza lista obejmuje 442 zniżki celne i wymienia towary, wytworzone lub przetworzone w Zjedn. Królestwie, które przy przywozie do polskiego obszaru celnego, bez względu na miejsce skąd przychodzą, nie będą podlegały innym lub wyższym cłom, czy też opłatom aniżeli to, które zostały ustalone w tej liście. Lista II obejmuje 5 stawek konwencyjnych.

Największa ilość zniżek przypada na dział włókienniczy, następnie na artykuły chemiczne, metale i wyroby z nich, maszyny i aparaty, środki transportowe (samochody) i t. d. Są to wszystko towary będące typowemi pozycjami wywozu brytyjskiego. Artykuły te łącznie ze śledziami stanowiły już dotychczas większą część importu z W. Brytanji do Polski (przeszło 80% całości importu w 1934 r.). Pod względem rozmiarów udzielonych zniżek celnych, należy przedewszystkiem wymienić zniżki, ustalone dla wyrobów włókienniczych, następnie dla artykułów chemicznych, samochodów, śledzi, pewnych gatunków skór wyprawionych oraz niektórych wyrobów z metali, jak również maszyn.

W wyniku długotrwałych prac, poświęconych przedyskutowaniu zagadnienia zniżek celnych dla brytyjskich artykułów włókienniczych — udzielono W. Brytanji sto kilkadziesiąt zniżek na szereg artykułów, będących głównemi pozycjami jej wywozu w tym dziale. W grupie wełnianej strona brytyjska uzyskała poważne ustępstwa celne (włącznie z bezcłowością) w przywozie wełny czesanej i przędzy z mohair, alpaki, sierści wielbłądziej i t. p. Najpoważniejsze ustępstwa udzielone zostały dla tkanin czesankowych zwłaszcza dla niektórych, będących specjalnością produkcji angielskiej. W grupie bawełnianej pogłębione zostały zniżki celne, udzielone Czechosłowacji na średnie numery przędzy, oraz ustalono nowe zniżki na przędzę wyższych numerów. Dział tkanin bawełnianych został poważnie rozbudowany.

Na szczególną uwagę zasługują zniżki celne na samochody, motocykle i t. p. Zniżki celne objęły samochody osobowe z silnikiem do 6 cylindrów, przyczem poważne ustępstwa uzyskały samochody o litrażu do 2.300 cm., następnie samochody omnibusowe, specjalne, podwozia, z jednoczesnem, znacznem pogłębieniem zniżek udzielanych za pozwoleniem ministra Skarbu na podwozia, przeznaczone do wyrobu samochodów ciężarowych, omnibusowych i t. p., następnie na motocykle, zwłaszcza z silnikiem o pojemności do 600 cm. sześć., traktory i t. p. Nomenklatura w dziale samochodów osobowych oraz motocykli uległa dalszej rozbudowie przez zróżniczkowanie tych samochodów w zależności od pojemności cylindrów. Uzupełnieniem koncesyj celnych w tym dziale jest udzielenie W. Brytanji dalekoidących zniżek celnych (70% od cel autonomicznych II kolumny) dla części zamiennych do samochodów i motocykli z ustaleniem jednoczesnych warunków, na których podstawie zniżki te będą mogły być wykorzystywane.

Grupa artykułów chemicznych obejmuje dużą ilość poważnych zniżek celnych, z których znaczna część została udzielona naskutek uprzednio przeprowadzonych rozmów między przedstawicielami przemysłu chemicznego obu stron. Koncesje celne są w wielu wypadkach ograniczone okresem obowiązywania zniżek celnych w zależności od stopnia uruchomienia naszej produkcji danego artykułu, względnie od przewidywanego terminu rozpoczęcia fabrykacji danych produktów.

Wreszcie na uwagę zasługują zniżki na śledzie, zwłaszcza na śledzie solone mniejsze, t. j. o ile 10 kg tych śledzi zawiera powyżej 60 do 150 sztuk.

Ogółem na 447 stawek konwencyjnych przypada na nowe faktyczne zniżki 391, reszta zaś stanowi stabilizację istniejących stawek autonomicznych, względnie obowiązujących stawek konwencyjnych z innych traktatów. Pewna ilość ceł konwencyjnych (44) posiada charakter zniżek okresowych.

Uzupełnieniem list zniżek celnych jest część piąta protokułu, która obejmuje szereg postanowień z dziedziny celnej. Należą tu przedewszystkiem postanowienia odnośnie ulg celnych na maszyny, nie wyrabiane na polskim obszarze celnym, które rozszerzają temsamem zakres koncesyj, udzielonych W. Brytanji we wspomnianych powyżej listach. Przewidziane zostało, iż maszyny, aparaty i części, objęte grupami: 63, 66, 67, 68, 69 i 73 taryfy celnej, a nie wyrabiane na polskim obszarze celnym, będą clone pod warunkami, które zostaną ustalone, według stawek celnych, które nie będą wyższe ponad 20% cła autonomicznego, a odnośnie maszyn, aparatów i części włókienniczych — nie wyższe ponad 10% cła autonomicznego, przewidzianego w II kolumnie obowiązującej taryfy celnej.

Stosowanie zniżek konwencyjnych, przewidzianych umową polsko-angielską

W OSTATNIM „Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Skarbu” (Nr. 7) ogłoszony został okólnik Ministerstwa Skarbu z dnia 7 marca b. r. L. D. IV. 7650/3/35 w sprawie tymczasowego stosowania zniżek konwencyjnych, przewidzianych umową dodatkową polsko-angielską z dnia 27 lutego 1935 r.

Powyższy okólnik, skierowany do wszystkich dyrekcyj ceł, urzędów celnych oraz Inspektoratu Ceł w Gdańsku zarządza — na podstawie uchwały Rady Ministrów z dnia 2 marca b. r., dotyczącej tymczasowego stosowania postanowień umowy dodatkowej do polsko-angielskiego traktatu handlowego i nawigacyjnego z 1933 r. — co następuje:

1) Towary, wymienione w dołączonych listach: pierwszej i drugiej, pochodzące (wytworzone lub przetworzone) ze Zjednoczonego Królestwa (Anglji, Walji, Szkocji i Północnej Irlandji) oraz z objętych traktatem z dnia 26 listopada 1923 r.: kolonij brytyjskich, obszarów pozostających pod protektoratem brytyjskim, względnie obszarów mandatowych, w stosunku do których mandat sprawuje rząd Zjednoczonego Królestwa, — przy przywozie do polskiego obszaru celnego korzystają począwszy od dnia 14 marca 1935 r. ze zniżek konwen-

cyjnych, przewidzianych w załączonych listach; warunkiem zastosowania zniżki konwencyjnej jest przedstawienie należycie wystawionego świadectwa pochodzenia.

Wykaz kolonij, krajów mandatowych oraz krajów, pozostających pod protektoratem, na które rozciąga się umowa handlowa i nawigacyjna z dnia 26 listopada 1923 r. został umieszczony w załączniku do omawianego okólnika.

2) Tam, gdzie lista wymienia towary, od których stawka celna obliczona jest przez zastosowanie dodatku do stawki zasadniczej, to przy obliczaniu cła, za stawkę zasadniczą należy przyjąć stawkę konwencyjną, obowiązującą na polskim obszarze celnym.

3) Towary, wymienione w punkcie 1 okólnika, korzystają ze zniżek konwencyjnych również wówczas, gdy zostały nadane do przewozu do polskiego obszaru celnego w kraju trzecim, jeżeli w tym kraju przez cały czas przeładowania lub przechowywania znajdowały się pod dozorem celnym i nie zostały tam oclone i wpuszczone do wolnego obrotu; przy odprawie celnej powinno być przedstawione poświadczenie władz celnych, lub władz portowych kraju trzeciego, stwierdzające skąd dany towar przybył oraz, że towar przez cały czas przeładowania lub przechowywania pozostawał pod dozorem celnym i nie wszedł w kraju trzecim do wolnego obrotu; zaświadczenia tego rodzaju są wolne od wizy konsularnej.

4) Jeżeli na towary wymienione w załączonych do okólnika listach, przyznane zostały w traktatach handlowych, zawartych z innemi państwami niższe stawki konwencyjne, to mają one zastosowanie na podstawie klauzuli największego uprzywilejowania również do towarów, pochodzących z krajów wymienionych w pkt. 1 okólnika. Tak samo towary pochodzące z innych państw traktatowych korzystają w ramach przyznanych tym państwom klauzul największego uprzywilejowania ze zniżek konwencyjnych, zawartych w załączonych listach.

5) Przy taryfowaniu towarów należy uwzględniać wyjaśnienia zawarte w załączniku 3 do niniejszego okólnika; wyjaśnienia te przewidziane są w części V-ej protokółu, stanowiącego całość z umową dodatkową.

Nowe rozporządzenia w sprawach celnych

W DZIENNIKU Ustaw R. P. Nr. 17 z dn. 14 marca r. b. ogłoszone zostały dwa rozporządzenia Rady Ministrów (poz. 93 i 94), pierwsze — o zmianie taryfy celnej przywozowej, drugie — o zmianie rozporządzenia Rady Ministrów z dn. 12 października 1934 r. w sprawie zakazu przywozu niektórych towarów.

Pierwsze z wyżej wspomnianych rozporządzeń nadaje nowe brzmienie pozycjom 60, 61, 76, 82 i 206 taryfy celnej przywozowej. Wydanie tego rozporządzenia, które weszło w życie z dniem ogłoszenia, t. j. 14 b. m., wiąże się z prowizorycznem wejściem w życie zawartego ostatnio w Londynie polsko-angielskiego układu handlowego, które nastąpiło również dn. 14 b. m.

Na podstawie tego układu uchylony został warunek kompensaty przy ulgach celnych, uzyskiwanych przy przywozie niektórych towarów (owoce, towary kolonjalne). Jak wiadomo, warunek ten uzależniał otrzymanie ulgi celnej od poniesienia pewnego ciężaru na rzecz eksportu. Obecnie, w związku z uchyleniem tego warunku, do dotychczas obowiązujących cel dodane zostały owe obciążenia kompensacyjne. W niektórych wypadkach zwyżka cła jest nieznacznie większa. Wzrost dochodów celnych, jakiego należy się spodziewać w związku z wprowadzonemi omawianem rozporządzeniem zmianami w stawkach celnych, będzie odpowiednikiem funduszu usprawnienia obrotów zagranicznych, wstawionego do budżetu Ministerstwa Przemysłu i Handlu na rok 1935/36.

Według § 1 drugiego z wymienionych na wstępie rozporządzeń Rady Ministrów, listę zakazu przywozu niektórych towarów uzupełnia się szeregiem nowych pozycyj, a mianowicie m. in. wliczone zostają: banany, pomarańcze gorzkie, cytryny, kawa, herbata, kakao, szafran, kardamon, pieprz, cynamon, goździki, żelazo-cjanki itd.

Wydanie tego rozporządzenia uzasadnione jest następującemi względami. Dotychczasowe ulgi celne na towary kolonjalne uwarunkowane były uzyskaniem pozwolenia ministra Skarbu na zastosowanie danej ulgi, przyczem zezwolenie to dawane było pod warunkiem poniesienia pewnego obciążenia na rzecz rozwoju eksportu. Jednocześnie system ten umożliwiał regulowanie importu w wypadkach, kiedy koniecznem się stawało zastosowanie clearingu w obrotach z państwami zagranicznemi.

W związku z tem, że obecnie stawki celne ulgowe będą zastosowane automatycznie bez potrzeby uzyskiwania zezwolenia Min. Skarbu — zaszła potrzeba stworzenia instrumentu dla regulowania importu tych towarów. Omawiane rozporządzenie, wprowadzające te towary na listę zakazów przywozu, czyni zadość tej potrzebie. Pozwolenia na przywóz wspomnianych artykułów będą wydawane przez Min. Przem. i Handlu.

Ustawa o oznaczaniu wagi na ładunkach przewożonych na statkach

W DZIENNIKU Ustaw R. P. Nr. 18 z dn. 21 marca ogłoszona została m. in. ustawa z d. 31 stycznia b. r. o oznaczaniu wagi na ładunkach, przewożonych na statkach.

Na mocy powyższej ustawy na każdej przesyłce, opakowanej częściowo lub w całości, mającej 1000 lub więcej kilogramów wagi brutto, oraz na każdym innym przedmiocie tejże wagi, przeznaczonych do przewiezienia morzem lub drogą wodną śródlądową, nadanych na obszarze Rzeczypospolitej, powinna być przed załadowaniem na statek oznaczona waga z wierzchu ładunku, lub w innem miejscu, łatwo dostrzegalnym cyframi, literami nie mniejszemi, niż 8 cm. długości, o barwie, wybitnie odróżniającej się od barwy opakowania towaru lub od barwy towaru, i niedające się zmyć wodą. Obowiązek oznaczania wagi w sposób wyżej wskazany ciąży na wysyłającym ładunek, jeśli zaś ładunek nadaje ekspedytor — na ekspedytorze. W przypadkach wyjątkowych, gdy trudno jest oznaczyć wagę ładunku ściśle, wysyłający lub ekspedytor będą mogli wskazać wagę przybliżoną.

Nad przestrzeganiem przepisów omawianej ustawy czuwa Urząd Morski w Gdyni oraz inspekcja pracy, a w żegludze śródlądowej — organa, powołane do inspekcji tej żeglugi, oraz inspekcja pracy.

W przypadkach gdy, wysyłający lub ekspedytor nie oznaczyli wagi ładunku, Urząd Morski w Gdyni albo organa, powołane do inspekcji żeglugi śródlądowej, zarządzają oznaczenie wagi na koszt wysyłającego lub ekspedytora.

W razie uporczywego przekraczania przepisów omawianej ustawy, dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni lub organa, powołane do inspekcji żeglugi śródlądowej, mogą nakładać na wysyłających lub eksporterów kary grzywny do 200 zł.

Ustawa wchodzi w życie w miesiąc po ogłoszeniu, a wykonanie jej zostało poruczone ministrom Opieki Społecznej oraz Przemysłu i Handlu, a w odniesieniu do żeglugi śródlądowej — ministrom Opieki Społecznej oraz Komunikacji,

Handel zagraniczny Polski w lutym

BILANS handlu zagranicznego Rzeczypospolitej Polskiej i W. M. Gdańska przedstawiał się w lutym r. b. — według tymczasowych obliczeń Głównego Urzędu Statystycznego — następująco: Przywóz 193.721 ton wartości 63.914 tys. zł. Wywóz 997.191 ton wartości 68.517 tys. zł.

Dodatnie saldo wynosi więc w lutym 4.603 tys. zł.

W porównaniu do stycznia r. b. wywóz zmniejszył się o 9.781 tys. zł., przywóz zaś zwiększył się o 1.976 tys. zł.

Zwiększył się wywóz następujących artykułów (w milj. zł.): żelaza i stali o 0,9, siarczanu-amonu o 0,7, nawozów o 0,6, szyn kolejowych o 0,6, lnu i odpadków o 0,5, naftowych olejów pędnych i smarowych o 0,4, papierówki o 0,4.

Zmniejszył się wywóz następujących artykułów (w milj. zł.): żyta o 6,1, węgla o 3,1, bali, desek, łat, opołów o 2,4, trzody chlewnej o 0,4, jaj o 0,4, serów o 0,4.

Zwiększył się przywóz następujących artykułów (w milj. zł.): pomarańczy i cytryn o 2,5, wełny owczej pranej o 0,7, tłuszczów i olejów roślinnych i zwierzęcych o 0,6, środków farmaceutycznych, opatrunkowych, lekarstw o 0,5, żelastwa o 0,5.

Zmniejszył się przywóz następujących artykułów (w milj. zł.): tytoniu i wyrobów tytoniowych o 0,9, śledzi świeżych solonych o 0,8, bawełny i odpadków o 0,6, skór futrzanych o 0,4, maszyn, aparatów i przyrządów elektrycznych oraz ich części o 0,4.

Zainteresowanie naszej emigracji w Ameryce sprawami morskiemi Polski

O ZAINTERESOWANIU się naszego wychodźtwa w Ameryce zagadnieniami gospodarczemi Polski, a zwłaszcza sprawami morskiemi, świadczą dwa artykuły, zamieszczone w „Dzienniku Polskim", wychodzącym w Detroit.

W artykule p. t. „Polskie gospodarstwo na morzu", redakcja, nawiązując do exposé min. Rajchmana na komisji budżetowej, podkreśla wybitny wysiłek rządu polskiego w zakresie spraw morskich oraz zwraca uwagę na apel min. Rajchmana do kupiectwa, przemysłu i ludzi inicjatywy, by na morzu szukali nowych dźwigni życia.

Dziennik pisze m. in.: „Szerokiem uwzględnieniem w debacie budżetowej cieszyły się sprawy morskie, przyczem wskazano na szybką i planową ich ewolucję. Obroty Gdyni zwiększyły się w ubiegłym roku znacznie, przekraczając 7 miljonów ton przeładunku. Łącznie z Gdańskiem dwa polskie porty miały ponad 13.600.000 ton przeładunku, czyli zgórą 72% całego obrotu handlu zagranicznego Polski.

Min. Floyar-Rajchman zapowiedział bardzo wybitną opiekę nad polskiem rybołówstwem morskiem, które w latach ostatnich wykazuje imponujący rozmach. Oto w r. 1928 polskie połowy morskie dały 2.300 ton ryb, a już w r. 1934 wyniosły one 16.800 ton ryb. Jeszcze w r. 1933 udział polskich połowów w konsumcji krajowej nie dosięgał 3,5%, a w r. 1934 przekroczył już 28%. Do tej pracy garnie się młodzież akademicka, wprawiając się na kutrach rybackich i badawczych w sztuce dalekomorskich wypraw rybackich. Dowodzi to, że siły społeczne ciągną coraz wyraźniej ku morzu.

Silnie też apeluje minister do inicjatywy prywatnej i kapitału prywatnego, by dostrzegły wreszcie ten wielki teren ekspansji, jakim jest żegluga morska. Rząd spełnia na tym odcinku swe zadanie. W ubiegłym roku w budowie były 4 nowe statki. Polska weszła mocno na linję palestyńską, uruchomione zostały regularne linje do Hamburga oraz do portów wschodniej Szwecji.

Mamy świadomość — mówił minister — że wszystkie razem wzięte nawoływania do eksportu i ekspansji, wszystkie kłótnie o bilans, nie są w rzeczywistości warte utworzenia jednej linji regularnej. Dopiero bowiem linja. statek, instrument rzeczywistej pracy ekspansyjnej — stwarza prawdziwe wartości eksportu, zdobywania pracy i zarobków. Nakaz dalszego rozwoju i wzmacniania handlu morskiego oraz żeglugi musi się stać w Polsce naczelnem hasłem dla rządu i dla całego społeczeństwa."

Kończąc, autor artykułu pisze: „Jakże głębokie i na czasie są słowa, słowa, którym towarzyszą czyny, ujawnione w budowie przez rząd portu w Gdyni, linij żeglugowych i tworzeniu traktatów handlowych."

„Vistula" na nowych drogach rozwoju

Z INFORMACJI udzielonych współpracownikowi naszej redakcji przez dyr. T-wa „Vistula", dowiadujemy się, że T-wo w r. b. uruchamia większą liczbę statków, które kursować będą regularnie na linjach: Warszawa—Gdańsk, Warszawa—Gdynia, oraz Warszawa—Sandomierz.

Na linji Warszawa—Gdańsk kursować będzie 7 statków rzecznych, na linji Warszawa—Gdynia 10 statków rzecznych, z czego 5 salonowych, do Tczewa, a z Tczewa 3 statki morskie.

Odjazd wszystkich statków następuje codziennie z wyjątkiem salonowych, przeznaczonych, zwłaszcza latem, jedynie dla ruchu pasażerskiego, wszystkie inne statki mają charakter pasażersko-towarowy.

Każdy z nich może pomieścić przeciętnie 200—250 pasażerów oraz 50 ton towarów. Oprócz tego, kursują trzy statki, specjalnie towarowe, o pojemności po 150—200 ton, oraz kilka statków holowniczych. „Vistula" przewozi miesięcznie ogółem około 10 tys. ton towarów.

Na statkach salonowych znajduje się po 50—80 miejsc sypialnych, oraz restauracje, na pozostałych statkach po 20—40 miejsc sypialnych i bufety.

Przejazd drugą klasą na statku salonowym do Gdyni równa się cenie biletu kolejowego trzeciej klasy. Od cen zasadniczych udzielane są zniżki do 25% dla urzędników, wojskowych i t. d., oraz dalsze zniżki przy przejazdach grupowych.

Do Gdyni przejazd trwa 36 godzin, do Gdańska około 40 godzin.

Niemniej ruchliwą od linji Warszawa—Gdańsk — Gdynia, jest linja Warszawa—Puławy—Sandomierz.

Na linji tej kursuje 6 statków pasażersko-towarowych. Najpopularniejsze są wycieczki z Warszawy do Kazimierza n/Wisłą. oraz z Sandomierza do Warszawy i Gdyni.

Przewożone są również towary, m. innemi, produkty spożywcze (nabiał) do Gdyni, przeznaczone na eksport do Anglji (S).

Nominacje w marynarce handlowej

DNIA 9 marca pod przewodnictwem Dyrektora Urzędu Morskiego inż. St. Łęgowskiego odbyło się posiedzenie Komisji Kwalifikacyjnej, która po rozpatrzeniu podań przyznała dyplomy następującym kandydatom.

pp. Traczewski Paweł dypl. kapitana żeglugi wielkiej, dyplomy kapitanów żeglugi małej otrzymali: Choynowski Rościsław, Goebel Andrzej, Góra Zymunt, Pawłowicz Czesław, Winkler Edward; poruczników żeglugi wielkiej: Burchardt Karol, Gostomski Adam, Januszewski Walerjan, Świechowski Jerzy; poruczników żeglugi małej: Popieliński Stanisław, Radziejowski Stanisław oraz mechaników I-szej kl.: Stępień Jan, Szperalski Alfred: mechaników II-ej kl.: Nikitin Henryk, Schmidt Brunon.

Pozatem Komisja rozpatrzyła podania i zezwoliła na złożenie egzaminów w charakterze externów w Państwowej Szkole Morskiej pp.: na szyprów II-ej kl.: Grabowskiemu Stanisławowi, Markowi Emilowi, Maciejowskiemu Stanisławowi, Ulawskiemu Henrykowi, Wesołowskiemu Maksymiljanowi Wierzbickiemu Stanisławowi i na maszynistę II-ej kl. Wawrynowiczowi Romualdowi.

Prezydent Roosevelt proponuje wprowadzenie subwencjonowania żeglugi

PREZYDENT Roosevelt wystąpił do Kongresu ze specjalnem orędziem, w którem zaleca wprowadzenie bezpośrednich subwencyj rządowych dla utrzymania marynarki handlowej i należytego jej rozwoju. Orędzie nie wymienia żadnej liczby.

Roosevelt uzasadnił potrzebę subwencjonowania następującemi względami: 1) dla utrzymania konkurencyjności z zagranicą Stany Zjednoczone muszą mieć wystarczający tonaż statków handlowych dla przewożenia gospodarczo uzasadnionej części towarów w imporcie i eksporcie, zwłaszcza że subwencjonowanie żeglugi handlowej zagranicą, fuzje towarzystw okrętowych i inne metody popierania — mogą być użyte na szkodę marynarki amerykańskiej; 2) na ewentualność wojny, w której St. Zjedn. nie brały udziału, brak wystarczającego tonażu morskiego mógłby poważnie sparaliżować handel amerykański; gdyż w takim wypadku należałoby nie liczyć na pomoc obcych statków; 3) w wypadku wojny, w której Stany Zjedn. wzięłyby udział, statki handlowe byłyby również potrzebne jako statki pomocnicze.

W związku z tem prezydent zaleca likwidację obecnych kontraktów w sprawie transportów pocztowych i zastąpienie ich bezpośredniemi subwencjami. Obecnie transporty poczty drogą morską kosztują rząd 30 milj. dolarów, podczas gdy faktycznie powinny kosztować tylko 3 miljony dolarów.

Na zakończenie prezydent zalecił możliwie prędsze zaprzestanie udzielania pożyczek na budowę statków handlowych.



Handel zagraniczny Szwecji w lutym

HANDEL zagraniczny Szwecji w lutym r. b. przedstawiał się następująco (w milj. kor. — w nawiasie dane za luty r. ub.): eksport — 80,0 (66,4), import — 99.0 (90,1), ujemne saldo — 19,0 (23,7).

Jak wynika z powyższych liczb, wzrósł zarówno eksport, jak i import. Ponieważ jednak wzrost eksportu był większy, nastąpił w porównaniu z r. ub. spadek ujemnego salda.

Ogólny obraz jest nieco zamącony fluktuacjami waluty, która naogół w lutym b. r. miała niższy kurs, niż przed rokiem.

Handel zagraniczny Szwecji w styczniu

WARTOŚĆ importu do Szwecji z krajów europejskich wyniosła w styczniu b. r. 84,9 miljonów koron wobec 78,5 milj. koron w styczniu ub. r. Wartość eksportu wyniosła 65,0 milj. koron wobec 68,6 milj. koron.

Największym odbiorcą towarów szwedzkich jest Anglja. Eksport szwedzki do Anglji wyniósł w styczniu b. r. 23,6 milj. koron wobec 21,4 milj. koron w styczniu ub. r., zaś import z Anglji wynosił 20,9 milj. koron wobec 18,0 milj. koron.

Import w styczniu b. r. wykazał zwiększenie prawie ze wszystkich krajów, z wyjątkiem Niemiec, Z. S. R. R. i Polski.

Wzrost ruchu żeglugowego w Szwecji w 1934 r.

STATYSTYKA ruchu żeglugowego w Szwecji w obrocie z zagranicą wykazuje w 1934 r. znaczne zwiększenie w porównaniu z 1933 r. Tonaż statków na wejściu podniósł się z 16,3 milj. trn. do 18,1 milj. trn., zaś tonaż statków na wyjściu wzrósł z 16,7 milj. do 18,7 milj. trn. Jednocześnie wzrosła wymiana towarowa z zagranicą o blisko 27% w porównaniu z 1933 rokiem. Rok 1934 zaznaczył się również częściowem uruchomieniem statków, stojących bezczynnie w portach szwedzkich.

Liczba unieruchomionych statków handlowych w Szwecji wzrasta

LICZBA unieruchomionych statków handlowych w Szwecji, która pod koniec ub. r. znacznie się zmniejszyła, znowu od początku roku bieżącego zaczęła się podnosić w sposób alarmujący, mianowicie w ostatnich dwuch miesiącach wzrosła o 135 statków o pojemności ponad ćwierć miljona ton d. w.

W dniu 1 marca b. r. ilość unieruchomionych statków szwedzkich wynosiła 260 o pojemności 371.841 ton d. w. Najmniej ucierpiały statki o mniejszym tonażu, t. j. nieprzekraczające 999 trn, cały zaś wzrost unieruchomienia przypadł na statki od 1000 trn wzwyż.

Wzrost obrotów handlu zagranicznego Finlandji w 1934 r.

HANDEL zagraniczny Finlandji w 1934 r. wykazał w porównaniu z 1933 r. poważne zwiększenie zarówno w zakresie importu, jak i eksportu towarów zagranicznych. Jednocześnie zaś Finlandja osiągnęła w 1934 r. rekordową nadwyżkę eksportu nad importem, wynoszącą 1.445 miljn. marek fińskich.

Rozmiary wymiany towarowej Finlandji z Polską utrzymały się na poziomie 1933 r., przyczem import z Polski wyniósł 131,6 miljn. fmk., zaś eksport do Polski — 7,1 miljn. fmk. W związku z tem w ciągu 1934 r. Polska utrzymała w wymianie handlowej z Finlandją dodatnie saldo w kwocie 124,5 miljn. fmk.

Reglamentacja przywozu w Danji

NOWA ustawa duńska o reglamentacji przywozu, która obowiązuje od początku roku bieżącego, wprowadziła poza zmianami list towarów, objętych zarządzeniami reglamentacyjnemi, również postanowienia przewidujące, że wybitnie dumpingowe ceny oferowanych towarów zagranicznych mogą posłużyć jako powód do większego ograniczenia lub zupełnego wzbronienia przywozu danego produktu.

Pozatem ustawa wprowadziła również postanowienia w zakresie prywatnych tranzakcyj kompensacyjnych. Mianowicie, poza istniejącemi umowami kontyngentowemi między Danją a innemi państwami, przewidziana jest możność zawierania prywatnych kompensat między firmami duńskiemi a zagranicznemi, przy utrzymaniu stosunku wymiany 1 : 1, jednak za każdorazowem pozwoleniem duńskiego Ministra Przemysłu i Handlu.

Po przeprowadzeniu porozumienia z eksporterem zagranicznym importer duński wnosi odpowiednie podanie do Centrali Dewiz, która po rozpatrzeniu projektowanej tranzakcji przedkłada wniosek wraz ze swą opinją Ministrowi Przemysłu i Handlu.

Rada ekonomiczna w Estonji

DO NOWOPOWSTAŁEJ Rady Ekonomicznej weszło z nominacji 10-iu przedstawicieli estońskich kół gospodarczych, a w tej liczbie żona premjera Lindja Eenpału, jako przedstawicielka kobiecych kół gospodarczych, oraz znany działacz Herman Koch, jako przedstawiciel mniejszości niemieckiej. Pierwsze posiedzenie Rady Ekonomicznej odbyło się w dniu 20 marca.

Porządek obrad obejmował rozpatrywanie budżetu państwa na r. 1935/36. Jak podaje urzędowy dziennik „Kaja", budżet zostanie następnie przeprowadzony dekretem prezydenta państwa.

Przed podpisaniem polsko-estońskiej umowy o wymianie towarów

JAK donoszą z Tallina, rząd estoński upoważnił posła estońskiego w Warszawie p. Markusa do podpisania estońsko-polskiej umowy w sprawie wymiany towarów na r. 1935/36. Układ przewiduje obrót w wysokości miljona koron estońskich.

Nowe ograniczenia dewizowe na Łotwie

ŁOTEWSKA Rada Ministrów skodyfikowała dotychczasowe zarządzenia dewizowe i zarządzenia obrotu towarowego. Wszelkie dotychczasowe zarządzenia zostały utrzymane, jednak kompetencje Komisji Walutowej zostały rozszerzone.

Nowe ustawodawstwo przewiduje kontrolę przesyłek pocztowych w celu stwierdzenia, czy nie zawierają one dewiz zagranicznych, papierów wartościowych i t. p. Nowa ustawa weszła w życie z dniem 15 marca b. r.

Nowa ustawa o obrocie walutami i handlu zagranicznym na Łotwie

Z DNIEM 15 b. m. wchodzi w życie nowa ustawa o obrocie walutami i handlu zagranicznym na Łotwie. Ustawa ta oznacza rozszerzenie prerogatyw rządowej komisji walutowej, przyznając jej prawo nakładania kar pieniężnych i pociągania za pewne przekroczenia walutowe do odpowiedzialności sądowej.

Ze stosunków handlowych łotewsko-litewskich

W DNIU 15 marca powróciła z Kowna do Rygi łotewska delegacja handlowa. W wyniku ostatnio przeprowadzonych rokowań handlowych łotewsko-litewskich została parafowana umowa clearingowa.

Jak wiadomo, część zasadniczą łotewsko-litewskiego traktatu handlowego parafowano już podczas grudniowych pertraktacyj w Rydze. W dn. 14 b. m. parafowany został końcowy protokuł w sprawie traktatu handlowego. Co się tyczy kwestji t. zw. małego ruchu granicznego, to porozumienie nie zostało jeszcze osiągnięte.

RYNEK FRACHTOWY

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO za miesiąc luty 1935 r. Polskiej Agencji Morskiej

Na tutejszym rynku frachtowym w lutym, a szczególnie w początku marca zaznaczył się dotkliwy brak ładunków. Wskutek dużego zaoferowania tonażu stawki frachtowe w pewnych kierunkach wykazywały tendencję słabą.

Anglja:

W powyższym okresie zafrachtowano z Gdyni do portów angielskich jedynie kilka ładunków, a mianowicie:

1 duński statek 600 stds. z ładunkiem D. B. B. do Londynu S. C. D.

1 duński statek 600 stds. z ładunkiem D. B. B. do Londynu S. C. D.

1 duński statek 600 stds. z ładunkiem ca. 450 sążni kopalniaków do Szkocji.

1 duński statek 450 sążni z ładunkiem kopalniaków z Gdańska do Szkocji.

1 litewski statek 400 stds. z ładunkiem częściowym D. B. B. do Hull.

1 duński statek 600 stds. z ładunkiem częściowym D. B. B. do Hull V. D.

Pozatem kilka mniejszych partyj zafrachtowano na statki linjowe z przeznaczeniem do Tyne.

Z Gdańska wysłano również pewną ilość statków z ładunkami mieszanemi drewna oraz kilka mniejszych statków z ładunkami jęczmienia luzem do różnych portów.

Holandja:

Zaoferowanie ładunków do Holandji było przez cały okres sprawozdawczy bardzo nieznaczne. Zafrachtowano kilka partyj jęczmienia luzem, D. B. B., oraz drzewa twardego po dawnych stawkach. Poza

statkami linjowemi udało się zafrachtować jedynie parę małych statków motorowo-żaglowych.

Belgja:

Dowóz zboża do Belgji, stanowiącego dotychczas jeden z głównych ładunków, wykazał szczególnie w miesiącu bieżącym znaczny spadek, wskutek czego statki linjowe wystarczyły całkowicie.

Mimo to stawki frachtowe utrzymały się na dotychczasowym poziomie. W lutym poza statkami linjowemi zafrachtowano kilka statków trampowych dla ładunków mieszanych. Eksport drzewa twardego do Antwerpji zwiększył się nieco w marcu oraz rozpoczął się sezon wywozu podkładów dębowych do Antwerpji, Ostendy i Haren.

Należy również wspomnieć, że zafrachtowano do Gandawy oprócz pewnej ilości drewna twardego, kilka partyj ziemniaków.

Danja:

Eksport zboża do Danji w miesiącu lutym jak i w marcu był minimalny. Złożyły się na to 2 przyczyny, raz, duży kontyngent przywozu pszenicy, który Danja przyznała Francji i pozatem trudności dewizowe. W związku z tem również ruch okrętowy wzgl. żaglowcowy do Danji był bardzo mały. Nieliczne partje zboża zostały zafrachtowane po stawkach bardzo niskich, t. j. Rmk. 4.50 od to. za dobry port poniżej Aarhus.

Z początkiem bieżącego miesiąca zafrachtowano kilka mniejszych partyj drzewa miękkiego do Danji po stawkach od Kr. 25.— do Kr. 30.— za std. Nadmienić tu należy, że jest to zapoczątkowanie eksportu polskiego drewna do Danji, gdyż dotychczas Danja z Polski drewna nie importowała.

Węgiel:

Już od początku bieżącego roku zaznaczył się na tutejszym rynku frachtowym znaczny spadek frachtowań ładunków węgla, przeznaczonych do portów Morza Bałtyckiego i Północnego. Szczególnie dotkliwie dało się odczuć przerwanie eksportu do Irlandji. Stawki frachtowe w zwiazku z tem cofnęły się o dalszych kilka pensów. Możemy wymienić następujące kontrakty orjentacyjne.

Kilka statków ca. 4000 ton Gdynia/Belgja stawka frachtowa sh 3/9 za to., 2000 ton wyładowania.

ca. 2800 ton — Antwerpja — sh 3/9 za to.
1800 „ — Gandawa — „ 4/ „ „
3000 „ — Amsterdam— „ 4/9 „ „
2000 „ — Bruges — „ 4/3 „ „

Francja:

1000 ton — Le Havre — sh Frcs. 28.25 za to.

900 ton — St. Brieux — sh Frcs. 29.— za to.

2000 ton — La Rochelle — sh Frcs. 28.— za to.

2000 ton — Bordeaux — sh Frcs. 27.— za to.

1800 ton — Rouen — sh Frcs. 23.— za to.

Morze Śródziemne:

W odróżnieniu od wyżej przedstawionej sytuacji, eksport do portów śródziemnomorskich wykazał dalszy wzrost. Eksport w tym kierunku wynosi około 150/200000 ton miesięcznie. Stawki frachtowe w związku z tem, a szczególnie wskutek braku tonażu greckiego, wykazały dość poważną zwyżkę. W obecnej chwili płacone są następujące stawki:

ca. 5000 ton do Zachodnich Włoch sh 8/3 do 8/6 za to.

do Wenecji, Triestu sh 9/3 do 9/6 za to.
5000 ton do Pireus sh 9/ za to
5000 „ „ Port Said 9/ „ „
4500 „ „ Malty 8/9 „ „
5000 „ „ Algieru lub Bony 9/ „ „

Węgiel do Ameryki Południowej:

Również eksport do Ameryki Południowej wykazał dalszy wzrost i należy tu wymienić tranzakcję na 100.000 ton z przeznaczeniem do Buenos Aires. Załadunek następuje statkami o wielkości od 5000 do 7000 ton i będzie rozdzielony na cały rok bieżący. Stawki frachtowe, płacone obecnie w powyższym kierunku, wynoszą sh 10/3 do 10/6 za tonę.

Amoniak do Hiszpanji:

Nasz eksport amoniaku do Hiszpanji z chwilą zawarcia traktatu handlowego między Polską a Hiszpanją został wznowiony. Eksport uskuteczniany jest w partjach 1500/2000 ton; w zależności od wielkości statku; stawki frachtowe wynosną sh 9/6 do 10/ za tonę.

Sole potasowe.

Należy wspomnieć o sprzedaży kilku partyj soli potasowych do Niemiec. Portem przeznaczenia jest Hamburg. Załadunek następuje statkami od 15/2500 to., stawka frachtowa obecnie płacona wynosi Rmk. 3.30 za tonę.



● PRACA STATKÓW W LUTYM R. B.

W lutym b. r. weszło do portu gdyńskiego 312 statków o pojemności 305.748 trn i wyszło 313 statków o pojemności 302.922 trn. Przeciętny tonaż statku wynosił 979,9 trn, przeciętna ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie — 44. a przeciętny postój statku trwał 57 godzin, Polska bandera zajęła trzecie miejsce.

● RUCH PASAŻERSKI W LUTYM R. B.

Ruch pasażerski w porcie gdyńskim w lutym b. r. wyniósł ogółem 288 osób, z czego przyjechało 132, a wyjechało 156 osób. Największy ruch pasażerski odbywał się z Anglją i St. Zjedn. W porównaniu do stycznia b. r. ruch pasażerski zmniejszył się o 152 osób, co się tłumaczy niesprzyjającemi w lutym warunkami atmosferycznemi do odbywania podróży morskich.

● OBRÓT TOWARZYSTWA „ŻEGLUGA POLSKA" W LUTYM B. R.

Obrót Tow. „Żegluga Polska" w lutym b. r. wynosił ogółem 11.149 ton, czego na wywóz przypada 10.526 ton, a na przywóz 623 ton.

● SZKUNER DUŃSKI NA MIELIŹNIE.

W pobliżu Helu osiadł na mieliźnie duński szkuner „Vesta", który zaraz został ściągnięty i przyholowany do portu helskiego.

● URUCHOMIENIE REGULARNEJ LINJI PRZYBRZEŻNO-MORSKIEJ GDYNIA — GDAŃSK.

Lloyd Bydgoski uruchomił z dniem 20 b. m. między Gdynią a Gdańskiem stałą regularną linję przybrzeżno-morską celem udogodnienia przewozu towarów tak oclonych, jak i tranzytowych. Na linji kursować będą statki, lichtungi morskie oraz barki w każdą środę i piątek, a w razie potrzeby i poza rozkładem.

● AWARJA „ELEMKI".

Izba morska po przeprowadzonej rozprawie dotyczącej awarji żaglowca „„Elemka który po nabyciu go przez L. M. i K. szedł do Gdyni, wyniosła orzeczenie, iż powodem awarji były niesprzyjające warunki atmosferyczne, silna fala i wiatr oraz obsadzenie „Elemki" nieodpowiednim składem oficerskim.

● EKSPORT MATERJAŁÓW DRZEWNYCH PRZEZ PORT GDYŃSKI.

Eksport materjałów drzewnych przez port gdyński w ub. r. wyniósł ogółem 213.620 ton. Mimo, iż eksport dykt, mebli i innych wyrobów zwiększył się o przeszło 100%, to ogólny wywóz drzewa w porównaniu z 1933 r. spadł o 44.115 ton, co jest wy-

nikiem zmniejszenia się wywozu tarcicy i kopalniaków.

● ROZBUDOWA MIASTA.

W nadchodzącym sezonie w rozbudowę Gdyni zostanie zeinwestowany kapitał sięgający 20 miljonów zł.

● MIESZKAŃCY GDYNI.

Stan ludności Gdyni wynosi obecnie już przeszło 55.000 osób.

● TEGOROCZNA WYSTAWA PRZEMYSŁOWO-RZEMIEŚLNICZA W GDYNI.

Tegoroczna „Polska Wystawa Przemysłowo-Rzemieślnicza", która odbędzie się w Gdyni w sezonie letnim, potrwa dwa miesiące od dnia 29 czerwca do 1 września. Wystawa obejmować będzie wszystkie dziedziny wytwórczości rzemiosła i przemysłu krajowego oraz wytwórczość związaną z potrzebami żeglugi, urządzeń portowych i rybactwa. Godnem widzenia ma być specjalny dział morski oraz pawilon rybactwa, wybudowany przez polski przemysł rybny. W najbliższych dniach rozpoczęta będzie budowa całego szeregu pawilonów wystawowych, z których największy będzie miał 1000 m. kw. powierzchni. Duże zainteresowanie wystawą ujawnia się w Anglji, Holandji, Belgji i Palestynie. Specjalne wycieczki mają przybyć z Wrocławia, Szczecina, Kwidzynia, z Hull oraz z Ameryki.

● UKOŃCZENIE PRZEBUDOWY S/S „KOŚCIUSZKO".

Dnia 3 marca opuścił stocznię gdańską statek S/S „Kościuszko" po dokonanej gruntownie przebudowie. W dniu dzisiejszym statek odszedł w podróż do Ameryki.

● ZEBRANIE ZARZĄDU INSTYTUTU RYBACKIEGO W GDYNI.

W dniu 6 marca odbyło się zebranie zarządu Morskiego Instytutu Rybackiego pod przewodnictwem prof. Siedleckiego Na zebraniu tem złożono sprawozdanie z działalności instytutu w r. ub. oraz rozpatrzono i zatwierdzono budżet na rok następny.

● ZE ZWIĄZKU PRZEMYSŁOWCÓW RYBNYCH.

Odbyło się zebranie Związku Przemysłowców Rybnych, na którem omówiona została umowa gospodarcza polsko-gdańska oraz środki zaradcze, mające na celu umożliwienie konkurencji z premjowanym przemysłem rybnym w Gdańsku. Wybrano nowy zarząd Związku.

● KUTRY Z BORNHOLMU.

Rybacy z Helu zamówili kilka kutrów motorowych na Bornholmie (Danja) po cenie 8.000 koron duńskich. Jest to niezmiernie niska cena i tem należy tłumaczyć że zapotrzebowanie to ominęło stocznię rybacką w Gdyni.

● PRZYWÓZ ŚLEDZI DO GDYNI W LUTYM B. R.

W lutym b. r. przywieziono do Gdyni następujące ilości śledzi solonych w beczkach: z Islandji 3.036 całych beczek oraz 664 półbeczek, z Norwegji 2.471 całych beczek oraz 370 półbeczek, z Anglji 1.862 całych beczek oraz 49 półbeczek, z Holandji 1.615 całych beczek oraz 596 półbeczek, czyli ogółem 8.983 całych beczek i 1.679 półbeczek.

● CHŁODNIA ŚLEDZIOWA.

Przetarg na budowę chłodni śledziowej w Gdyni zamknięto, złożone 8 ofert rozpatrzono i odesłano do Ministerstwa P. i H. do aprobaty, wobec czego należy się spodziewać, że jeszcze w roku bieżącym port rybacki będzie korzystać z chłodni.

● Z CHŁODNI GDYŃSKIEJ.

Przy udziale przedstawicieli Ministerstwa Przemysłu i Handlu, Państwowego Banku Rolnego, gminy m. Gdyni i zarządu odbyło się w dn. 11 b. m. w Urzędzie Morskim posiedzenie współwłaścicieli chłodni w składach portowych w Gdyni. Zebranie uchwaliło zmianę statutu spółki, powiększenie kapitału zakładowego do sumy 12.156 tys. zł. oraz nabycie na własność od Skarbu Państwa placu, który jest zajęty obecnie pod chłodnię, o powierzchni 9.280 mtr. kw.

● SPRAWNOŚĆ KUTRÓW RYBACKICH.

O sprawności naszych kutrów rybackich w połowach morskich służy przykład, że jeden z kutrów, który wyszedł z Gdyni w d. 14 marca po południu, już po 15 godzinach w odległości 150 mil morskich od Gdyni w pobliżu Bornholmu zrobił w d. 15 i 16 po trzy hole (zapuszczenie sieci ciągnionej) i wrócił w d. 17 rano mając około 10.000 kg. ryb.

● ELEWATOR ZBOŻOWY W GDYNI.

Budowa elewatora jest zdecydowana; ma on stanąć na nabrzeżu indyjskiem.

● ROZBIÓRKA STATKÓW NA ZŁOM W STOCZNI GDYŃSKIEJ.

Zapoczątkowane przed paru miesiącami przez Centralę Zakupu Złomu cięcie starych statków w stoczni gdyńskiej otwiera duże możliwości w tej nowej gałęzi przemysłu w Polsce, wobec zapotrzebowania na złom, dochodzącego do 650 tys. ton rocznie, co dotąd pokrywane było przez import złomu z zagranicy. Pierwszy rozebrano i pocięto norweski parowiec „Duscen", z którego osiągnięto 220 ton złomu stali, 25 ton złomu żelaza i 3 tony miedzi, mosiądzu i ołowiu. Drugi skolei fiński parowiec „Mainiki" znajduje się w rozbiórce.

● ROZPOCZĘCIE KAMPANJI RYŻOWEJ W PORCIE GDYŃSKIM.

Do Gdyni przybył bezpośrednio z Rangoon parowiec angielski z ładunkiem 5.944 ton niełuszczonego ryżu. Jest to pierwszy transport rozpoczynającej się tegorocznej kampanji w gdyńskiej łuszczarni ryżu.

● Z YACHT — KLUBU POLSKI.

Na zebraniu Oddziału Morskiego Y. K. P. omówiono szereg spraw ogólno-żeglarskich na sezon bieżący, co w dużej mierze przyczyni się do rozwoju żeglarstwa morskiego i będzie mieć doniosłe znaczenie dla wychowania morskiego naszego społeczeństwa. Zdecydowano urządzić poza wycieczkami indywidualnemi jedne regaty dalekomorskie i do trzech w zatoce. Yacht „Witeź" zdecydowano poddać gruntownemu remontowi dla dalszych wycieczek i regat.

● Z LIGI MORSKIEJ i KOLONJALNEJ.

Doroczne Zebranie Oddziału Morskiego L. M. i K. w Gdyni wykazało znaczny rozwój tej instytucji, ilość członków której w ciągu roku ub. powiększyła się o 1480 członków stałych i 2500 członków zbiorowych.

Dotychczasowy zarząd na czele z inż. Gierdziejewskim został obrany ponownie

WIADOMOŚCI CELNE I TRANSPORTOWE

● POŁĄCZENIA OKRĘTOWE Z INDJAMI BRYTYJSKIEMI.

Przybycie statków z portów Indyj Brytyjskich spodziewane jest w Gdyni w dniach: 3 kwietnia, 2 maja, 23 maja, 10 czerwca i 27 czerwca b. r. Odejście zaś statków z Gdyni przez Hamburg, Rotterdam, Antwerpję do Karachi, Bombaju, Madrasu, Kalkuty i Rangoonu wyznaczono na dnie: 23 marca, 13 kwietnia, 4 maja, 18 maja i 1 czerwca b. r.

● ZMIANA W ROZKŁADZIE STATKÓW TOWARZYSTWA H. LENCZAT Co LTD.

W zgłoszonych przez „H. Lenczat Co Ltd" w dniu 2 marca b. r. do Urzędu Morskiego nowych linjach regularnych zaszła zmiana w rozkładzie i statki nie będą zachodzić do Hamburga, lecz będą utrzymywać komunikację między Gdynią a Helsingforsem i Gdynią a Muntylouto przez Abo.

● TRANSPORT SZYN KOLEJOWYCH DO HOLANDJI.

Niemiecki parowiec „Dalaelfven" zabrał z Gdyni do Dordrecht 2.216,2 ton szyn kolejowych.

● MIĘDZYNARODOWA KONFERENCJA ATLANTYCKA W PARYŻU.

W dniu 6 marca odbyły się w Paryżu obrady międzynarodowej konferencji linij okrętowych, utrzymujących regularną komunikację na Atlantyku. Konferencja ta posiada specjalne znaczenie dla Polski, gdyż określiła przynależność klasyfikacyjną nowych polskich transatlantyków: M/S „Piłsudski" i M/S „Batory". Konferencja potrwa do dnia 8 b. m. Polskie Linje Żeglugowe Gdynia — Ameryka reprezentowane były na konferencji przez naczelnego dyrektora p. Aleksandra R. Leszczyńskiego.

● RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM W LUTYM.

Ruch statków w porcie gdańskim wynosił w lutym b. r. na wejściu 276 jednostek o pojemności 175.181 trn., zaś na wyjściu 282 jednostki o pojemności 180.520 trn. W porównaniu ze styczniem, kiedy na wejściu zanotowano 352 statki o pojemności 236.421 trn., zaś na wyjściu 358 statków o pojemności 250.093 trn., — ruch statków w porcie gdańskim uległ zmniejszeniu.

● OBRÓT TOWAROWY PORTU GDAŃSKIEGO W LUTYM.

Morski obrót towarowy portu gdańskiego wyniósł w lutym b. r. w imporcie 33.287,0 ton, zaś w eksporcie 271.350,4 ton, podczas gdy w lutym ub. r. import wynosił 32.006,8 ton, zaś eksport 373.285,3 ton.

● PRZEPISY DOWOZU MASŁA POLSKIEGO DO GDAŃSKA.

Przewodniczący gdańskich związków aprowizacyjnych wydał zarządzenie, na mocy którego z dniem 10 b. m. wszelkie dowozy masła polskiego do Gdańska muszą być kierowane przez punkty graniczne, a mianowicie: W ruchu kołowym przez Steinfliess, Karczemken, Strippau, Wielkie Pagłowo, Gołąbkowo i Kohling, zaś w ruchu kolejowym przez Sopoty i Pszczółki.

● OBOWIĄZEK ZRZESZANIA SIĘ WŁAŚCICIELI STATKÓW ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ W GDAŃSKU.

Senat gdański wydał rozporządzenie nakazujące obowiązkowe zrzeszanie się właścicieli statków żeglugi śródlądowej na terenie W. m. Gdańska. Stworzona w ten sposób organizacja ma być instytucją prawa publicznego. Obywatele polscy mogą być również członkami tej organizacji, w stosunku do nich jednak nie istnieje żaden przymus.

● DRUGI PŁYWAJĄCY ELEWATOR ZBOŻOWY W PORCIE GDAŃSKIM.

W porcie gdańskim rozpoczął pracę drugi pływający elewator zbożowy, wybudowany na stoczni Schichaua

● NAJWIĘKSZE PORTY ŚWIATA.

W zestawieniu ruchu okrętowego w 31 największych portach świata Hamburg znajduje się w r. 1934 na trzeciem miejscu po Nowym Jorku i Londynie, a przed Rotterdamem i Szanghajem. Brema zajmuje 15-te,

Triest 17-te, Kopenhaga 20-te miejsce. Gdynia figuruje na 24-tem miejscu po Amsterdamie i Oslo, a przed Konstantynopolem i Bombajem. Gdańsk znajduje się na 30-tem miejscu po Gotenburgu a przed Cardifem.

● OBRÓT PORTU KRÓLEWIECKIEGO.

Obrót towarowy portu królewieckiego w r. 1934 wyniósł ogółem 2.698.890 t., z czego na przywóz przypada 1.791.999 t., a na wywóz 906.891 t. W porównaniu z r. 1933 ogólny obrót towarowy portu zwiększył się o 548.305 t.

● OBRÓT PORTU W HAWRZE.

Ogólny obrót towarowy autonomicznego portu w Hawrze wyniósł w roku ubiegłym 6.870.725 t. z czego przypada na przywóz 4.736.893 t., a na wywóz 2.133.832 t. Z ogólnego obrotu na obrót zamorski przypada 4.250.209 t. w czem stanowi przywóz 2.879.837 t., a wywóz 1.370.372 t.

W porównaniu do roku 1933-go obrót ogólny wzrósł o 904.038 t., a obrót zamorski o 683.438 t.

● OBRÓT PORTU W STRASBURGU ZA ROK 1934.

Obrót towarowy portu reńskiego w Strasburgu wyniósł w 1934 r. 5.564 tys. ton wobec 5.188 tys. t. w r. 1933 i 5.700 tys. t. w rekordowym roku 1930. Port strasburski jest obecnie trzecim z rzędu pod względem obrotu portem Francji po Marsylji Rouen.

● UKŁADY O DOSTAWĘ BAWEŁNY DLA NIEMIEC.

Toczą się obecnie pertraktacje w sprawie nowego układu kompensacyjnego między Niemcami a Egiptem. M. in. chodzi o wymianę 15 tys. ton azotanów na bawełnę. Inne układy kompensacyjne w sprawie dostaw bawełny toczą się z Południową Ameryką. Już w styczniu b. r. import bawełny brazylijskiej wynosił około 5 tys. ton, zajmując tem samem pierwsze miejsce w niemieckim imporcie bawełny, podczas gdy import bawełny ze St. Zjednoczonych spadł na drugie miejsce z ilością 3.600 ton. Na trzeciem i czwartem miejscu pod względem dostaw bawełny znajdują się: Turcja (3 tys. t.) i Egipt (2,1 tys. t.).

● ZNACZNA OBNIŻKA TOWAROWEJ TARYFY KOLEJOWEJ NA LITWIE.

Prasa litewska donosi, że z dn. 1 czerwca b. r. zostaną znacznie obniżone na Litwie taryfy towarowe na kolejach. Opłaty za przewóz produktów rolniczych zostaną zniżone o 50%, za przewóz innych towarów wyrobu krajowego o 30% do 40%, importowanych zaś o 20% do 25%.

● PRZYWÓZ WĘGLA POLSKIEGO DO HOLANDJI.

Według holenderskich zestawień statystycznych, Polska dostarczyła w ciągu stycznia i lutego b. r. do Holandji 16,9 tys. ton węgla kamiennego wartości 89 tys. Hfl. W porównaniu z analogicznym okresem 1934 r. jednak zaznaczył się wybitny spadek dostaw węgla polskiego, którego przywóz z Polski wyniósł w ciągu dwuch pierwszych miesięcy 1934 r. — 58 tys. ton, wartości 326 tys. Hfl.

● SUBWENCJONOWANIE ŻEGLUGI BRYTYJSKIEJ.

Na podstawie dekretu Board of Trade ustalono na dzień 18 marca termin wejścia w życie części ustawy o subwencjonowaniu żeglugi, traktującej o otwarciu kredytów w wysokości 10 milj. funtów dla armatorów brytyjskich dla ułatwienia im budowy nowego tonażu i modernizacji starego.



STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA M. LUTY

I. UWAGI OGÓLNE

Ogólny obrót towarowy portu gdyńskiego w lutym r. b. wyniósł 485.466,2 t. wobec 597.527,3 t. w styczniu r. b. oraz wobec 455.533,4 t. w lutym 1934 r.

Od szeregu lat w porcie gdyńskim w mies. lutym daje się zaobserwować pewien spadek obrotów portu w porównaniu z ubiegłym miesiącem. Przyczyny tego tkwią przedewszystkiem w okresie burz zimowych, osiągających szczególne natężenie w lutym każdego roku oraz w zmniejszonej liczbie dni pracy. Przeładunek ma tu miejsce 28 (względnie 29) dni zamiast 30—31 dni.

Ruch statków w lutym b. r. w porównaniu z ub. miesiącem styczniem analogicznie do obrotów portu wykazuje pewien spadek. Przyszło statków 312 (393) o ogólnej pojemności 305.748 nrt (341.734 nrt), wyszło zaś statków 313 (388) o ogólnej pojemności 302.922 nrt (355.605 nrt). Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w lutym wyniósł 979,9 nrt (869,5 nrt). Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 44 (49). Średni postój statków wyniósł 57 godzin.

Kolejność bander: Szwecja, Niemcy, Polska, Anglja, Danja, Stany Zjedn. Am. P., Norwegja, Włochy, Finlandja i t. d., wykazuje pewne korzystne przegrupowanie Niemiec z 5-go m. (w styczniu) na 2-gie (w lutym); Polski z 4-go m. (w styczniu) na 3-cie (w lutym). Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Ogółem reprezentowanych było 18 państw wobec 20 w styczniu r. b.

Obroty zamorskie wyniosły w miesiącu sprawozdawczym 483.455,3 t wobec 596.617,4 t w styczniu r. b. oraz wobec 454.429,4 t w lutym 1934 r.

Na uzyskanie ogólnej sumy obrotów złożył się przywóz 71.902,5 t oraz wywóz zamorski 411.552,8 t. Przywóz w mies. lutym (71.902,5 t) wykazuje pewien spadek w porównaniu z ub. mies. styczniem (83.932,7 t) oraz wzrost w stosunku do lutego 1934 r. (72.369,2 t). Spadek spowodowany został pozycjami towarowemi: śledzi 3072,1 t (4808,3 t), rud różnych — brak (640,7 t), fosforytów — brak (1880 t), bawełny i odpadków 4.295,4 t. (5.672,7 t.), juty 788,8 t. (1.500,6 t.) i złomu 22.753,9 t. (37.900,7 t.). Wykazały wzrost artykuły: owoce świeże i suszone 18.513,4 t. (11.316,2 t.), tłuszcze zwierz. surowe 809,6 t. (453,9 t.), tytoń 1.019,2 t. (540 t.), garbniki 1.343,4 t. (699,4 t.) oraz papier i odcinki papierowe 1.440,1 t. (866,9 t.).

Wywóz w mies. lutym (411.552,8 t.) zmniejszył się w porównaniu ze styczniem (512.684,7 t.) oraz zwiększył się w stosunku do lutego 1934 r. (382.060,2 t.). Zmniejszenie wywozu wywołały pozycje: węgiel eksp. 338.888,6 t. (422.081,8 t.), koks 4.475 t. (21.080 t.), cukier 5.769,9 t. (6.332,1 t.), makuchy 1.697 t. (2.885 t.), metale różne 2.135,2 t. (5.091,4 t.). Szereg natomiast pozostałych pozycji zwiększył się: mąki pastewne i ryżowe 2.340,1 t. (1.965,3 t.), słód 1.418,3 t. (1.170,5 t.), koks 24.975 t. (22.319,8 t.), nawozy azotowe 7.326,6 t. (1,2 t.), bale i słupy 1.250,4 t. (brak), szyny kolejowe 4.632 t. (2.210,2 t.) oraz cynk i blacha cynkowa 2.148,4 t. (1.582,3 t.). W związku z zimą żegluga z wnętrzem kraju nadal nie odbywała się. W obrocie przybrzeżnym łącznie z W. M. Gdańskiem są do zanotowania pozycje: na przywozie — ryby z połowów własnych 1.558 t. oraz na wywozie — nasiona oleiste różne 256,1 t., owoce świeże 100,8 t., tłuszcze zwierz. sur. 11,8 t. i farby 5 t.

Ruch pasażerów w związku z zimą nadal bardzo słaby. Przyjechało bowiem 132-ch pasażerów (w styczniu 73), wyjechało zaś 156 (w styczniu 367).

III. OBRÓT TOWARÓW *(GOODS TURNOVER)* TON

1. OBRÓT ZAMORSKI *(OVERSEAS TRAFFIC)*

A. Przywóz *(imports)*

Poz. tar. cel.	Luty *(February)*	Styczeń *(January)*	Od początku roku *(January-February)*
Cały przywóz	**71 902·5**	**83 932·7**	**155 835·2**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego	**25 831·8**	**19 203·5**	**45 035·2**
(agricultural products)			
w tem m. in.:			
24-26. Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)* . . .	5 850·5	6 118·5	11 969·—
30. Ryż surowy *(rice)* . .	15·2	70·1	85·2
53-66. Owoce świeże i suszone *(fresh and dried fruits)*	18 513·4	11 316·2	29 829·6
69-72. Orzechy i migdały *(nuts and almonds)* . .	130·9	46·8	177·7
76. Kawa *(coffee)*	344·2	437·5	781·7
78. Herbata *(tea)*	93·7	90·8	184·5
80. Kakao *(cocoa)*	308.4	704·—	1 012.4
81-82. Korzenie *(spices)* . .	161·7	110·9	272·6
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego	**3 218·8**	**4 933·7**	**8 152·8**
(live animals & animal products)			
116-117. Śledzie	3 072·1	4 808·3	7 880·4
III. Wytwory pochodzenia mineralnego	**291·7**	**1 226·4**	**1 517·7**
(mineral products)			
117. Rudy różne i wypałki pirytowe *(various ores and burn. pyrites)*	—	640·7	640·7
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych	**1 006·8**	**762·2**	**1 774·—**
(wax, fats and oils of animal and vegetable origin exclusive of those specified)			
205-214. Tłuszcze i oleje roślinne *(fats and oils of vegetable origin)*	169·5	173·2	342·7
215-217-218. Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	809·6	453·9	1 263·5
V. Przetwory spożywcze, tytoń	**1 149·—**	**753·9**	**1 902·9**
(foodstuffs, tobacco)			
293-294/1, 2, 3, 6. Tytoń *(tobacco)*	1 019·2	540·—	1 559·2
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby	**2 238·4**	**3 283·3**	**5 521·7**
(chemicals, pharmaceutic products, paints)			
424-428. Garbniki *(tanning ex.racts)*	1 343·4	699·4	2 042·8
473/3. Fosforyty *(phosphates)*	—	1 880·—	1 880·—
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane	**2 845.5**	**2 614·2**	**5 459·7**
(hides, furs,leather goods)			
492-513. Skóry *(hides and skins)*	2 830·—	2 601·—	5 431·—

Poz. tar. cel.	Luty *(February)*	Styczeń *(January)*	Od początku roku *(January-February)*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich	**8 084·6**	**9 923·2**	**18 009.8**
(raw textile materials and fabrics)			
589-590-592. Wełna i odpadki *(wool and wool odds)* . .	2 281·4	2 200·6	4 482·—
606-609. Bawełna i odpadki *(cotton & cotton odds)* . .	4 295·4	5 672·7	9 968·1
624. Juta *(jute)*	788·8	1 500·6	2 289·4
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materjałów	**247·6**	**131·6**	**379·2**
(ruber & rubber goods)			
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie	**68·6**	**52·1**	**120·7**
(wood, corkwood, wood produkcts & baskets wares)			
XI. Papier i wyroby z niego	**2 348·1**	**1 330·2**	**3 678·3**
(paper & paper wares)			
803, 809-816. Papier i odcinki papierowe *(paper and paper weste)*	1 440·1	866·9	2 307·—
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	353·9	438·2	792·1
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane	**73·—**	**22·5**	**95·5**
(stone, ceramic & glass wares)			
XII. Metale i wyroby z nich	**23 487·—**	**38 930·4**	**62 417·4**
(metals & metal goods)			
927. Żelastwo (złom) *(scrap iron)*	22 753·9	37 900·7	60 654·6
977. Miedź *(copper)* . . .	508·3	532·2	1 040·5
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny	**229·6**	**142·5**	**372·1**
(machinery, apparatus, electric products)			
XV. Środki transportowe	**683.6**	**586·—**	**1 269·6**
(means of transport)			
XVI. Wagi, narzędzia, instrumenty, aparaty precyzyjne, naukowe, optyczne, maszyny do pisania, zegary, instrumenty muzyczne	**17·9**	**14·7**	**32·6**
(balances, tools, instruments, apparatus of precision, scientific apparatus, optical apparatus, typewriters, musical instruments)			
XVII—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione	**80·9**	**17·3**	**98·2**
(Sundry goods non specified)			

B. Wywóz *(exports)*

Poz. tar. cel.	Luty *(February)*	Styczeń *(January)*	Od początku roku *(January-February)*
Cały wywóz	**411 552·8**	**512 684·7**	**924 237·5**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**4 521·—**	**11 785·3**	**16 306·3**
2. Żyto *(rye)*	0·7	8 178·5	8 179·5
9-16. Strączkowe *(suliguose)*	42·5	13·5	56·—
27/3-32. Mąka pastewna i ryżowa *(feeding meal and rice flour)*	2 340·1	1 965·3	4 305·4
35. Słód *(malt)*	1 418·3	1 170·5	2 588·8
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animal & animal products)*	**2 180·2**	**2 790·1**	**4 970·3**
121/3a. Bekony *(bacon)* . .	1 571·9	2 149·5	3 721·4
125. Jaja *(eggs)*	124·5	172·6	297·1
127. Masło *(butter)* . . .	174·2	129·5	303·7
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**369 011·4**	**466 370·1**	**835 381·5**
154. Cement *(cement)* . . .	234·2	754·5	988·7
174. Sól kuchenna i przemysłowa *(edible & industrial salt)*	21·1	20·—	41·1
180. Węgiel kamienny *(coal)*	338 888·6	422 081·8	760 970·4
180. Węgiel bunkrowy *(bunker coal)*	24 975·—	22 319·8	47 294·3
182. Koks *(coke)*	4 475·—	21 080·—	25 555·—
197-200. Oleje i parafiny *(oils & paraffines)* . . .	15·4	12·3	27·7
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of vegetable and animal origin exclusive of those specified)*	**36·2**	**12·4**	**48·6**
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**7 778·4**	**9 623·9**	**17 402·3**
259-260. Cukier *(sugar)* . .	5 769·9	6 332·1	12 102·—
287. Makuchy *(oil cake)* . .	1 697·—	2 885·—	4 582·—
V. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutis products, paints)*	**8 807·3**	**1 813·2**	**10 620·5**
299/18. Soda *(soda)* . . .	642·2	900·1	1 542·3
300/4, 481-485. Nawozy azotowe *(nitrates)*	7 326·6	1·2	7 327·8
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides furs, leather goods)*	**117·2**	**38·2**	**155·4**

Poz. tar. cel.	Luty *(February)*	Styczeń *(January)*	Od początku roku *(January-February)*
VII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**1 025·—**	**1 050·7**	**2 075·7**
563-570, 576-588, 597-605, 613-622. Tkaniny *(textiles)*	315·2	311·1	626·3
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materjałów *(rubber, its substitutes and rubber goods)*	**20·1**	**24·9**	**45·—**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood and cork goods, & basket-wares)*	**5 830·6**	**4 104·4**	**9 935·—**
747/3, 4, 5. Słupy telegraficzne, kopalniaki i dłużyce *(telegraph poles & mining)*	1 250·4	—	1 250·4
749-751, 753. Drzewo tarte *(Sawed timber)*	3 157·2	2 849·4	6 006·6
752. Podkłady kolejowe (progi) *(sleepers)*	—	—	—
757/3. Klepki *(staves)* . . .	—	—	—
772-773. Forniery i dykty *(veneers & plywoods)* . .	879·4	972·5	1 851·9
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**1 356·—**	**638·8**	**1 994·8**
792, 803, 809-819, 826. Papier i obcinki papierowe *(paper and paper weste)* . . .	789·8	572·—	1 361·8
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	248·4	—	248·4
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone-ware, ceramic goods and glass-ware)*	**60·3**	**81·7**	**142·—**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metals products)*	**10 649·9**	**14 228·9**	**24 938·8**
925, 929-931, 978-981. Metale różne *(various metals)*	2 135·2	5 091·4	7 226·6
932/1. Szyny kolejowe *(rails)*	4 632·—	2 210·2	6 842·2
937. Rury żeliwne *(iron pipes)*	809·1	461·5	1 270·6
968. Cynk i blacha cynkowa *(zinc and zinc sheets)* . .	2 148·4	1 582·3	3 730·7
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny *(machinery, apparatus, electrical material)*	**82·8**	**20·—**	**102·8**
XV—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(Sundry non specified goods)*	**76·4**	**42·1**	**118·5**

C. Ogólny obrót towarowy zamorski *(total overseas traffic)*

luty *(February)* . . . . 1935 — 483.455·3
styczeń *(January)* . . . . 1935 — 596.617·4
luty . . . . 1934 — 454.429·4
od początku roku . . . . 1935 — 1.080.072·7
od początku roku . . . . 1934 — 980.158·1

OBRÓT PRZYBRZEŻNY ŁĄCZNIE Z W. M. GDAŃSKIEM *(coastal traffic Dancing included)*

Poz. tar. cel.		Luty *(February)*	Styczeń *(January)*	Od początku roku *(January-February)*
	Przywóz *(imports)*	1560.1	843·—	2403·1
24/26	— **Nasiona oleiste** *(oil seeds)*	—	—	—
40—50	— **Warzywa** *(vegetables)*	—	—	—
76	— **Kawa** *(coffee)*	—	—	—
80	— **Kakao** *(cocoa)*	—	—	—
81—82	— **Korzenie** *(spices)*	—	—	—
95—97	— **Żywica** *(resin)*	—	—	—
116	— **Ryby połowy włas.** *(fishe)*	1558·—	843.—	2401·—
117	— **Śledzie** *(herrings)*	—	—	—
170/1, 2—171/1, 2	— **Materj. szlifierskie** *(grinding materials)*	—	—	—
215—218	— **Tłuszcze zwierz. sur.** *(animal origin)*	2·1	—	2·1
295—491	— **Przetwory chemicz.** *(chemicals)*	—	—	—
299/18	— **Soda** *(soda)*	—	—	—
429—454	— **Artykuły kosmet.** *(cosmetics)*	—	—	—
466, 470	— **Klej** *(glue)*	—	—	—
480—485	— **Nawozy azotowe** *(nitrates)*	—	—	—
492—515	— **Skóry** *(skins and hides)*	—	—	—
589/1. 2, 592	— **Wełna** *(wool)*	—	—	—
606, 609	— **Bawełna** *(cotton)*	—	—	—
719	— **Szmaty** *(rags)*	—	—	—
725—746	— **Wyroby gumowe** *(rubber goods)*	—	—	—
757, 778	— **Wyroby z drzewa** *(wood goods)*	—	—	—
742—803	— **Papier** *(paper)*	—	—	—
807	— **Fibra** *(fibre)*	—	—	—
896—927	— **Szkło** *(glass)*	—	—	—
925—981	— **Metale różne** *(various metals)*	—	—	—
930—966	— **Wyr. stal. i żelaz.** *(iron and steel goods)*	—	—	—
	— **Różne** *(various)*	—	—	—
	Wywóz *(exports)*	4508·8	66·9	517·7
24—26	— **Nasiona oleiste różne** *(various oil seeds)*	256·1	—	256·1
30	— **Ryż wyłuszczony** *(husked rice)*	—	—	—
40—50	— **Warzywa** *(greens)*	—	37.5	37·5

Poz. tar. cel.		Luty *(February)*	Styczeń *(January)*	Od początku roku *(January-February)*
53—58, 60—64	**Owoce świeże** *(fresh fruit)*	100·8	—	100·8
59, 61—63, 66	— **Owoce suszone** *(dried fruit)*	2.5	—	2·5
67, 68	— **Konserwy owocowe** *(fruit preserves)*	—	—	—
69, 72	— **Orzechy i migdały** *(nut & almonds)*	1·3	—	1·3
76	— **Kawa** *(coffee)*	1·7	—	1·7
78	— **Herbata** *(tea)*	2·3	—	2·3
	Kakao *(cocoa)*	—	—	—
81, 82	— **Korzenie** *(spices)*	—	—	—
95—97	— **Żywica** *(resin)*	18·1	—	18·1
117	— **Śledzie** *(herrings)*	—	—	—
205—214	— **Tłuszcze i oleje roślinne** *(Fats & oils vegetable origin)*	10·2	—	10·2
148—162	— **Kamienie** *(stones)*	—	—	—
156/1—2	— **Talk** *(talc)*	—	—	—
197, 200	— **Oleje** *(oils)*	—	—	—
215—218	— **Tłuszcze zwierzęce surowe** *(raw fats of animal orign.)*	11·8	—	11.8
216	— **Tran** *(cod-liver-oil)*	—	—	—
254—256	— **Ryby** *(fish)*	0·7	—	0.7
291	— **Mączka rybna** *(fish meal)*	—	—	—
295—491	— **Przetwory chemiczne** *(chemicals)*	—	—	—
405—425	— **Farby** *(paints)*	5·—	—	5·—
481—485	— **Nawozy azotowe** *(nitrates)*	—	—	—
492—513	— **Skóry** *(skins)*	—	—	—
597—622	— **Tkaniny** *(textiles)*	0·6	—	0·6
625, 626	— **Sizal** *(sisal)*	—	—	—
720—724	— **Kauczuk** *(rubber)*	—	—	—
757—778	— **Wyroby z drzewa** *(wood goods)*	—	29·4	29·4
930—965	— **Wyroby stal. i żelazne** *(iron ware & steel ware)*	—	—	—
1037—1092	— **Maszyny, aparaty i części** *(machinery)*	—	—	—
	— **Różne** *(various)*	3·—	—	3.—
	Przywóz i wywóz razem	2010·9	909·9	2920·8
137/2 a, b	— **Jelita** *(casings)*	36·7	—	36·7

3. OBRÓT Z WNĘTRZEM KRAJU DROGĄ WODNĄ *(river traffic)*

Poz. tar. cel.		Luty *(February)*	Styczeń *(January)*	Od początku roku *(January-February)*
	Przywóz *(imports)*	—	—	—
1—4	— **Zboże** *(grain)*	—	—	—

Poz. tar. cel.		Luty *(February)*	Styczeń *(January)*	Od początku roku *(January-February)*
17, 23, 25	— **Nasiona** *(seeds various)*	—	—	—
24—26	— **Nasiona oleiste różne** *(various oil seeds)*	—	—	—

Poz. tar. cel.	Luty (*February*)	Styczeń (*January*)	Od początku roku (*January-February*)
27/1—3 — **Mąka** . . . . . (*flour*)	—	—	—
40—50 — **Warzywa** . . . . (*vegetables*)	—	—	—
53, 58, 60—64 — **Owoce** . . . . . (*fruit*)	—	—	—
67, 68 — **Konserwy owocowe** (*fruit preserves*)	—	—	—
76 — **Kawa** . . . . . (*coffee*)	—	—	—
77 — **Cykorja** . . . . (*succory*)	—	—	—
78 — **Herbata** . . . . (*tea*)	—	—	—
80 — **Kakao** . . . . . (*cocoa*)	—	—	—
81, 82 — **Korzenie** . . . . (*spices*)	—	—	—
95, 97 — **Żywica** . . . . . (*resin*)	—	—	—
117 — **Śledzie** . . . . . (*herrings*)	—	—	—
121/26 — **Ptactwo bite** . . (*poultry*)	—	—	—
125 — **Jaja** . . . . . . (*eggs*)	—	—	—
127—200 — **Oleje** . . . . . (*oils*)	—	—	—
128/1—4 — **Ser** . . . . . . (*cheese*)	—	—	—
131 — **Pierze** . . . . . (*feather*)	—	—	—
137/2a, b — **Jelita** . . . . . (*casings*)	—	—	—
205—214 — **Tłuszcze i oleje roślinne** . . . . (*Fats & oils of vegetable origin.*)	—	—	—
215, 217, 218 — **Tłuszcze zwierz. surowe** . . . . (*raw fats of animal origin.*)	—	—	—
228 — **Makaron** . . . . (*macaroni*)	—	—	—
243/1, 2 — **Konserwy mięsne** (*meat preserves*)	—	—	—
259, 260 — **Cukier** . . . . . (*sugar*)	—	—	—
272, 273, 276, 278 — **Napoje alkoholowe** (*spirits*)	—	—	—
280—282 — **Wina** . . . . . (*wine*)	—	—	—
295—491 — **Przetwory chemiczne** . . . . . (*chemicals*)	—	—	—
299/18 — **Soda** . . . . . (*soda*)	—	—	—
411/2 — **Biel cynkowa** . . (*zinc white*)	—	—	—
429—454 — **Artykuły kosmetyczne** . . . . . (*cosmetics*)	—	—	—
466—470 — **Klej i żelatyna** . . (*glue and gelatine*)	—	—	—
492—513 — **Skóry** . . . . . (*skins*)	—	—	—
534—559 — **Wyroby skórzane** . (*Leather goods*)	—	—	—
757—778 — **Wyroby z drzewa** (*wood goods*)	—	—	—
563—622 — **Tkaniny** . . . . (*textile fabrics*)	—	—	—
589/1, 2 592 — **Wełna** . . . . . (*wool*)	—	—	—
606/1, 2 a b — **Odpadki bawełny**. (*cotton waste*)	—	—	—
646—648 — **Sznury** . . . . . (*ropes*)	—	—	—
725—746 — **Wyroby gumowe** (*rubber goods*)	—	—	—
776 — **Meble** . . . . . (*bentwood furniture*)	—	—	—

Poz. tar. cel.	Luty (*February*)	Styczeń (*January*)	Od początku roku (*January-February*)
779—787 — **Korek, wyr. z korka** (*cork wood and cork goods*)	—	—	—
792, 803, 809, 826 — **Papier** . . . . . (*paper*)	—	—	—
862—887 — **Wyroby ceram.** . . (*ceramic products*)	—	—	—
896—927 — **Szkło i wyroby** . . (*glass and glass ware*)	—	—	—
930—965 — **Wyroby stal. i żel.** (*iron & steel goods*)	—	—	—
— **Różne** . . . . . (*various*)	—	—	—
Wywóz (*exports*)	—	—	—
7 — **Kukurydza** . . . (*maize*)	—	—	—
23 — **Pestki drzew owocowych** . . . . (*fruit stones*)	—	—	—
24—26 — **Nasiona oleiste** . . (*oil seeds*)	—	—	—
17, 23, 25 — **Nasiona** . . . . (*seeds various*)	—	—	—
24/1—3 — **Mąka** . . . . . (*flour*)	—	—	—
28 — **Kasza** . . . . . (*grits*)	—	—	—
30 — **Ryż wyłuszczony** . (*husked rice*)	—	—	—
31 — **Krochmal** . . . . (*starch*)	—	—	—
53, 58, 60—64 — **Owoce świeże** . . (*fresh fruit*)	—	—	—
59, 61—63, 66 — **Owoce suszone** . . (*dried fruit*)	—	—	—
62—72 — **Orzechy i migdały** (*nuts and almonds*)	—	—	—
67, 68 — **Konserwy owocowe** . . . . . (*fruit preserves*)	—	—	—
76 — **Kawa** . . . . . (*coffee*)	—	—	—
78 — **Herbata** . . . . (*tea*)	—	—	—
80 — **Kakao** . . . . . (*cocoa*)	—	—	—
81—82 — **Korzenie** . . . . (*spices*)	—	—	—
95, 97 — **Żywica** . . . . . (*resin*)	—	—	—
104 — **Trawy morskie, trzcina** . . . . (*sea grass, reed*)	—	—	—
117 — **Śledzie** . . . . . (*herrings*)	—	—	—
127—200 — **Oleje** . . . . . (*oils*)	—	—	—
128/1—4 — **Sery** . . . . . (*chese*)	—	—	—
129/1—5 — **Kazeina** . . . . (*caseine*)	—	—	—
137/2a, b — **Jelita** . . . . . (*casings*)	—	—	—
143/1—3 — **Muszle** . . . . . (*shells*)	—	—	—
148 — **Kamienie** . . . . (*stones*)	—	—	—
154 — **Cement** . . . . (*cement*)	—	—	—
170 — **Art. szlifierskie** . (*grinding materials*)	—	—	—
200/8, a, b, c — **Wazelina** . . . . (*vaseline*)	—	—	—
203—204 — **Wosk** . . . . . (*wax*)	—	—	—

Poz. tar. cel.	Styczeń *(January)*	Luty *(February)*	Od początku roku *(January February)*
205, 214 — **Tłuszcze i oleje roślinne** *(vegetable oils and fats)*	—	—	—
213/1—3 — **Pokost** *(varnish)*	—	—	—
215, 217—218 — **Tłuszcze zwierz. sur.** *(raw fats)*	—	—	—
216 — **Tran** *(whale oil)*	—	—	—
254, 256 — **Ryby** *(fish)*	—	—	—
259—260 — **Cukier** *(sugar)*	—	—	—
272—273, 276, 278 — **Nap. alkoh.** *(alcohols)*	—	—	—
295/6 — **Siarka** *(sulphur)*	—	—	—
295—491 z wyj. osobno wym. — **Przetwory chemiczne** *(chemicals)*	—	—	—
299/18 — **Soda** *(soda)*	—	—	—
405, 407, 409 412, 418, 420 423 — **Farby** *(paints)*	—	—	—
424—427 — **Garbniki** *(tanning extracts)*	—	—	—
429, 450—454 — **Artykuły kosmetyczne** *(cosmetics)*	—	—	—
466, 470 — **Klej i żelatyna** *(glue and gelatine)*	—	—	—
492, 513 — **Skóry** *(skins)*	—	—	—
589/1, 2 592 — **Wełna** *(wool)*	—	—	—
597, 605, 613 622 — **Tkaniny** *(textiles)*	—	—	—
606, 609 — **Bawełna** *(cotton)*	—	—	—

Poz. tar. cel.	Styczeń *(January)*	Luty *(February)*	Od początku roku *(January February)*
623 — **Len i konopie** *(flax and hemp)*	—	—	—
625—626 — **Sisal** *(sizal)*	—	—	—
646—648 — **Sznury** *(ropes)*	—	—	—
720, 724 — **Kauczuk** *(rubber)*	—	—	—
725, 746 — **Wyroby gumowe** *(rubber goods)*	—	—	—
750 — **Drzewo egzotyczne** *(exotic wood)*	—	—	—
757, 778 — **Wyroby z drzewa** *(wood goods)*	—	—	—
779 — **Korek, wyroby z korka** *(cork goods)*	—	—	—
792, 803, 809 826 — **Papier** *(paper)*	—	—	—
794/1, 2 795 — **Celuloza** *(cellulose)*	—	—	—
807—808 — **Fibra** *(fibre)*	—	—	—
925—981 — **Metale różne** *(various metals)*	—	—	—
930—965 — **Wyroby stal. i żelazne** *(hardware)*	—	—	—
966/1—4 — **Cyna** *(tin)*	-	—	—
977 — **Miedź** *(copper)*	—	—	—
1037, 1098 — **Masz. apar. i części** *(machinery apparatus parts)*	—	—	—
1099—1132 — **Mat. elektrotechn.** *(electric products)*	—	—	—
— **Różne** *(various)*	—	—	—
Przywóz i wywóz razem *(total exports and imports)*	—	—	—

4. OGÓLNY OBRÓT TOWAROWY

(general goods turnover)

luty *(February)* . . . . . 1935 — 485.466·2
styczeń *(January)* . . . . . 1935 — 597.527·3
luty *(February)* . . . . . . 1934 — 455.533·4
od początku roku . . . . . 1935 — 1.082 993·5
od początku roku . . . . 1934 — 981.929·4

POLSKIE POŁOWY MORSKIE W LUTYM

w/g danych Morskiego Urzędu Rybackiego w kg.

Gatunki ryb	Połowy bałtyckie: Hel	Gdynia	Jastarnia W. Wieś	Chłapowo Karwia	Puck i wioski Zatoki	Połowy dalsze	Połowy dalekomorskie	Razem
Łososie	7.810	—	670	—	—	—	—	8.480
Mielnice	—	70	—	—	130	-	—	200
Troć	—	20	200	110	260	—	—	590
Śledzie	5,920	37.600	5.500	—	6.870	—	—	55.940
Płastugi (Stornia)	2.020	360	—	—	300	—	—	2.680
Szproty	964.000	877.200	391.000	—	61,800	—	—	2,294.000
Węgorze	—	—	250	—	490	—	—	740
Wątłusze	2,860	850	1.900	2 550	570	—	—	8.730
Szczupaki	—	—	1.920	—	500	—	—	2.420
Okonie	—	—	100	—	200	—	—	300
Płotki	—	—	800	—	200	—	—	1.000
Razem	**982.610**	**916.100**	**402,390**	**2,660**	**71.320**	—	—	2,375.080
miesiąc poprzedni	1 096 210	699 660	273.090	1.400	26.850	6.200	—	2,103.410
od początku roku	2.078.820	1.615.760	675.480	4.060	98.170	6.200	—	4,478.490

II. RUCH STATKÓW (*MOVEMENT OF SHIPS*)

	Przyszło statków (*ships incoming*)			Wyszło statków (*ships outgoing*)			Suma rubr. 3 i 6	Kolejne miejsce (*place*) *occupied*
	ogółem (*total*)	w tem z ład. (*loaded*)	o ogól. poj. (*n. r. t.*)	ogółem (*total*)	w tem z ład. (*loaded*)	o ogól. poj. (*n. r. t.*)		
	1	2	3	4	5	6	7	8
Polska (*Poland*)	37	19	35.306	36	32	34.005	69.311	3
Anglja (*Great Britain*)	19	4	31.376	18	12	24.941	56.317	4
Danja (*Denmark*)	46	23	28.870	41	36	24.454	53.324	5
Egipt (*Egypt*)	—	—	—	1	1	2.686	2.686	16
Estonja (*Estonia*)	5	1	2.674	5	4	2.674	5.348	14
Finlandja (*Finland*)	10	6	12.981	11	8	13.588	26.569	9
Francja (*France*)	2	1	2.167	1	1	814	2.981	15
Grecja (*Greece*)	3	—	7.070	4	4	10.358	17 428	11
Holandja (*Holland*)	6	5	3.295	5	4	3.142	6.437	13
Litwa (*Lithuania*)	—	—	—	1	1	585	585	17
Łotwa (*Lettonia*)	7	1	10.091	7	7	10.091	20.182	10
Niemcy (*Germany*)	47	27	33.478	50	35	36.853	70.331	2
Norwegja (*Norway*)	32	21	24.131	35	23	28.276	52.407	7
Panama (*Panama*)	1	—	147	—	—	—	147	18
Rumunja (*Romania*)	3	—	7.574	3	3	7.574	15.148	12
Stany Zjedn. A. P. (U. S. A.)	8	4	24.856	10	7	27.950	52.806	6
Szwecja (*Sweden*)	78	27	60.433	79	78	60.623	121.066	1
Włochy (*Italy*)	8	2	21.289	6	6	14.308	35 597	8
Razem (*total*)	**312**	**141**	**305.748**	**313**	**262**	**302.922**	**608.670**	—
Miesiąc poprzedni (*previous month*)	393	178	341.734	388	308	355.605	697.339	—
Ten sam miesiąc 1934 r. (*February 1934 r.*)	*304*	*149*	*276.423*	*301*	*228*	*277.468*	*553.891*	—
Od początku roku 1935	705	319	647.482	701	670	658.527	1.306.009	—
Od początku roku 1934	640	304	587.804	640	499	598.846	1.186.650	—

Uwagi: a) średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w lutym: 979·9 n. r. t.; b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 44; c) średni postój statków: 57 godzin.

IV. RUCH PASAŻERÓW (*PASSENGER TRAFIC*)

RUCH ZAMORSKI (*Oversea traffic*)

	Przyjechało (*passengers incoming*)					Wyjechało (*passengers outgoing*)				
	Luty (*February*)				Styczeń (*January*)	Luty (*February*)				Styczeń (*January*)
	I kl.	II kl.	III kl.	Razem (total)	Razem (total)	I kl.	II kl.	III kl.	Razem (total)	Razem (total)
Anglja	4	4	10	18	10	11	10	125	146	112
Hull	—	—	—	—	—	—	3	—	3	2
Londyn	4	4	10	18	10	11	7	125	143	110
Danja	14	—	—	14	14	—	—	—	—	—
Kopenhaga	14	—	—	14	14	—	—	—	—	—
Estonja	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1
Tallin	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1
Finlandja	2	—	1	3	13	—	—	1	1	—
Helsinki	2	—	1	3	13	—	—	1	1	—
Holandja	6	1	7	14	4	—	—	—	—	—
Rotterdam	6	1	7	14	4	—	—	—	—	—
Litwa	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—
Kłajpeda	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—
Niemcy	1	—	2	3	1	—	—	—	—	—
Hamburg	1	—	2	3	1	—	—	—	—	—
Stany Zjednocz. A. P.	—	—	78	78	2	2	—	—	2	251
New York	—	—	78	78	2	2	—	—	2	251
Szwecja	—	1	—	1	16	1	—	—	1	—
Gôteborg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Inne porty	—	1	—	1	16	1	—	—	1	—
via W. M. Gdańsk	—	—	1	1	1	—	5	—	5	3
Gdańsk	—	—	1	1	1	—	5	—	5	3
Razem	27	6	99	132	73	15	15	126	156	367

Cena prenumeraty zł. 15.— rocznie, numer pojedyńczy zł. 1.50

Drukarnia Państwowa Nr 76633.

Gdynia
the largest port

on the Baltic

with the most modern
harbour facilities.